

Universidade Federal do Rio Grande do Sul

ANDRÉA MÁRIAN VERONESE

MOTO-BOYS DE PORTO ALEGRE:
CONVIVENDO COM OS RISCOS DO ACIDENTE DE TRÂNSITO

Porto Alegre

2004

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

ANDRÉA MÁRIAN VERONESE

**MOTO-BOYS DE PORTO ALEGRE:
CONVIVENDO COM OS RISCOS DO ACIDENTE DE TRÂNSITO**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Enfermagem da Escola de Enfermagem da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Enfermagem.

Orientadora: Prof^a Dr^a Dora Lúcia Leidens Correa de Oliveira

Porto Alegre

2004

ANDRÉA MÁRIAN VERONESE

MOTO-BOYS DE PORTO ALEGRE:

convivendo com os riscos do acidente de trânsito

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Enfermagem da Escola de Enfermagem da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Enfermagem.

Porto Alegre, 23 de abril de 2004.

BANCA EXAMINADORA

Profª Drª Dora Lúcia Leidens Correa de Oliveira (orientadora)

Profª Drª Ana Lúcia de Lourenzi Bonilha

Profª Drª Dagmar Elisabeth Estermann Meyer

Prof. Dr. Luis Henrique Sacchi dos Santos

Dedico este estudo a todos os profissionais da Enfermagem, em especial aos mestres e colegas tanto da minha formação acadêmica quanto da minha prática assistencial. O convívio com esses mestres e colegas contribui diariamente tanto para o meu crescimento pessoal quanto profissional.

AGRADECIMENTOS

À Profª Drª Dora Lúcia Leidens Correa de Oliveira por sua incansável orientação durante o curso de Mestrado, e também pelo seu exemplo de determinação em busca do conhecimento.

À Profª Drª Ana Lúcia de Lorenzi Bonilha por sua disponibilidade antes e durante o curso de Mestrado.

À Profª Drª Tatiana Engel Gerhardt pelo empréstimo de livros.

Às bolsistas acadêmicas de enfermagem da EEUFRGS Luciana Ellwanger e, em especial, à Thaís Donato pelo auxílio durante esta dissertação.

Às colegas de mestrado Janice Porto, Celina Valderez Feijó Kohler, Sandra Greice Becker, Nádia T. Scur por sua amizade.

Aos moto-boys que participaram do estudo.

Ao Sindicato dos Motociclistas Profissionais de Porto Alegre – SINDIMOTO, cuja sede foi cedida para este estudo; em especial, ao seu presidente, Walter Ferreira; ao assessor jurídico Felipe Carmona e às secretárias.

À Procuradoria Regional do Trabalho da 4ª Região, em especial à Chefia de Gabinete, minha mãe, Ana Maria Luchesi Veronese e ao Procurador do Trabalho Lourenço Agostini de Andrade pelas informações e discussões sobre processos trabalhistas envolvendo moto-boys.

À EPTC pelas estatísticas fornecidas.

No HPS: ao Setor de Documentação e Estatística que me recebeu inúmeras vezes; à Vera Riet, responsável pelo Núcleo de Atendimento a Acidentados do Trabalho pelos registros fornecidos; a todo o pessoal da Direção Científica; à

Direção de Enfermagem do HPS, Hughette Belio; à Chefia de Enfermagem da Enfermaria de Traumatologia, Ana Cristina Beust e a todos os colegas da Enfermaria de Traumatologia, em especial à Sandra Maria César Leal e Joel Rolim Mancia pelo exemplo, apoio e incentivo na produção de conhecimentos em Enfermagem. Especialmente ao Joel por suas sugestões.

Ao meu pai, Alcides Francisco Veronese, pelas nossas discussões filosóficas e recortes de jornais sobre acidentes de trânsito.

A minha irmã Lauren Betina Veronese, ao meu cunhado Elói Fritsch, à sobrinha Deborah e ao sobrinho Ricardo (no útero) pelo uso da Internet.

Aos meus outros irmãos e cunhados Daniel Vinícius Veronese e Mariana Damaceno; Liana Mírian Veronese e Gustavo Miltzarek; Rosana Vívian Veronese e Alexander Danesi de Moraes e sua filhinha Gabriela; aos compadres Marco Aurélio Cândido da Silva, Gilvana J. Guerra e seu filhinho Arthur pelos momentos de descontração no decorrer desta dissertação.

Ao meu companheiro e amigo Marcos Antônio Batista da Silva pelos cuidados que me dispensou na gravidez que ocorreu durante o curso de mestrado; pelo seu auxílio nos grupos focais e na transcrição das fitas e pela dedicação ao nosso bebê (que nasceu dia 21/08/2003) para que eu pudesse redigir esta dissertação; principalmente pela sua paciência.

E, ao meu filhinho Teodoro Baptista da Silva Veronese que, involuntariamente, participou de todo este trabalho, trazendo-me muita alegria e motivação.

RESUMO

Esta dissertação tem por objetivo geral investigar de que modo os *moto-boys* vêem o risco do acidente de trânsito no seu cotidiano de trabalho, na cidade de Porto Alegre. O estudo foi realizado com base nas teorias sociológicas sobre 'risco', em especial as que enfatizam o caráter sociocultural dos seus significados. A pesquisa foi desenvolvida numa perspectiva qualitativa e seguiu os procedimentos metodológicos da Teoria Fundamentada nos Dados. A técnica de grupo focal foi a estratégia utilizada para a coleta dos dados. Os resultados da análise apontam que os 'riscos do acidente de trânsito' são produzidos por interesses pessoais e sociais no sentido das demandas por velocidade e urgência em relação ao interesse em ganhar mais e se manter empregado. Os *moto-boys* consideram os riscos de acidente de trânsito inerentes ao cotidiano do seu trabalho e tentam controlar estes riscos utilizando estratégias de autocuidado.

Descritores: acidentes de trânsito; traumatologia; enfermagem em emergência; enfermagem ortopédica; ciências sociais; epidemiologia; risco; riscos ocupacionais.

RESUMEN*

Este estudio tiene como objetivo general investigar cómo los motoboys ven el riesgo de accidente de tránsito en su cotidiano de trabajo en la ciudad de Porto Alegre, Brasil. El estudio fue realizado con base en las teorías sociológicas sobre 'riesgo', en especial las que enfatizan el carácter sociocultural de sus significados. La investigación fue desarrollada en una perspectiva cualitativa y siguió los procedimientos metodológicos de la Teoría Fundamentada en los Datos. La técnica de grupo focal fue la estrategia utilizada para la colecta de los datos. Los resultados del análisis de las informaciones apuntan que los riesgos de accidente de tránsito son producidos por intereses sociales y personales, sociales en el sentido de las demandas por urgencia y por velocidad y personales con relación al interés en ganar más y en mantener el empleo. Con base en los datos analizados, uno concluye que los motoboys consideran los riesgos de accidente de tránsito inherentes al cotidiano de su trabajo y utilizan estrategias de auto-cuidado para convivir con los riesgos del accidente de tránsito.

Descriptor: *accidentes de tránsito; traumatología; enfermería de urgencia; enfermería ortopédica; ciencias sociales; epidemiología; riesgo; riesgos laborales.*

Título: *Moto-boys de Porto Alegre: conviviendo con los riesgos de accidentes de tráfico*

* Tradução de Lou Zanetti.

ABSTRACT*

This paper has the general objective of investigating how motoboys see the risk of traffic accident in their daily work in the city of Porto Alegre, Brazil. The study was carried out based on sociological theories about “risk”, especially those that emphasize the social and cultural character of their meanings. The research was developed according to a qualitative perspective and followed the methodological procedures of the Grounded Theory. The focus groups technique was used as a data collection strategy. The results of the information analysis point out that the risks of traffic accident are produced by social and personal interests, social in the sense of the demands for urgency and speed and personal in relation to the interest of earning a higher income and of keeping the job. Motoboys consider the risks of traffic accident inherent to the day-to-day work and they utilize self-care strategies to live along with the risks of traffic accidents.

Descriptors: *accidents, traffic; traumatology; emergency nursing; orthopedic nursing; social sciences; epidemiology; risk; occupational risk.*

Title: *Moto-boys from Porto Alegre: living together with traffic accidents risks.*

* Tradução de Lou Zanetti.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 REVISÃO DA LITERATURA	16
2.1 A centralidade e os significados de ‘risco’ na modernidade tardia	16
2.1.1 O risco na saúde pública	19
2.2 O fenômeno do acidente de trânsito na sociedade de risco	24
2.2.1 O caso dos moto-boys	30
3 METODOLOGIA	33
3.1 Objetivo do estudo	33
3.2 Questões de pesquisa	33
3.3 Tipo de estudo e abordagem	34
3.4 Coleta dos dados	34
3.4.1 Grupos focais	34
3.4.2 Local das reuniões	37
3.4.3 A constituição dos grupos	38
3.5 Organização e análise dos dados	41
3.5.1 Procedimentos de análise dos dados	43
3.6 Considerações bioéticas	45
4 MOTO-BOYS DE PORTO ALEGRE: convivendo com os riscos do acidente de trânsito	47
4.1 Percebendo os riscos do acidente de trânsito como inerentes ao cotidiano do trabalho	47
4.1.1 O que é ser moto-boy?	48

4.1.2 O cotidiano dos moto-boys	54
4.1.3 O que os moto-boys arriscam?	77
4.2 Tentando o controle dos riscos do acidente de trânsito	97
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	107
REFERÊNCIAS	117
APÊNDICE A – Agenda dos grupos focais	124
APÊNDICE B – Formulário de dados pessoais	126
APÊNDICE C – Termo de consentimento livre e esclarecido	127
APÊNDICE D – Gráficos	128
ANEXO A – Ofício do Comitê de Ética em Pesquisa	131
ANEXO B – Estatísticas da Empresa Pública de Transporte e Circulação – EPTC	133

1 INTRODUÇÃO

Um acidente de motocicleta é a gente se espatifar no chão, é escoriação pra tudo que é lado e, além de danos físicos, materiais também, que privam a gente depois, bah¹! (S1G2)

[...] geralmente o motoqueiro quase 100% ele cai [...] (S1G2)

No cotidiano do meu trabalho na função de enfermeira na Enfermaria de Traumatologia do Hospital de Pronto Socorro (HPS) da cidade de Porto Alegre, cuido de muitos acidentados, dentre os quais, vários que utilizam a motocicleta para trabalhar - os moto-boys (Apêndice D; Anexo B).

Entre julho e agosto de 2002, realizei uma pesquisa para caracterizar estes acidentados e, entre outros achados, constatei que 28% de acidentados de motocicleta internados neste período, no HPS, eram moto-boys (VERONESE; OLIVEIRA; ELLWANGER, 2002). A partir desta constatação, procurei mais informações sobre os moto-boys acidentados no Núcleo de Atendimento aos Acidentados do Trabalho (NAAT) deste mesmo hospital. O NAAT registrou, de janeiro de 2001 a agosto de 2002, o número de 246 acidentes típicos de trabalho² envolvendo moto-boys (Apêndice D).

O cotidiano desses trabalhadores, comentado em conversas informais com os acidentados, vem, há algum tempo, chamando-me a atenção. A partir de

¹ Expressão utilizada particularmente na tradição gaúcha (Nota da autora).

² Acidente típico de trabalho é o acidente que ocorre no exercício do trabalho (ACIDENTE TÍPICO, 2004).

relatos dos moto-boys acidentados percebi que existem determinados fenômenos que fazem parte da experiência deles e que aparecem rotineiramente como elementos constituintes dos acidentes: a pressa exigida pela sociedade na entrega das encomendas; a remuneração por comissões; o trabalho em vários locais; o desrespeito aos moto-boys pelos motoristas de carros maiores; a sorte de ter saído com vida de uma situação de acidente; a reincidência de acidentes, entre outros.

As falas da epígrafe, de autoria de um dos moto-boys participantes da pesquisa, apontam para os resultados comuns de um acidente de trânsito e a incidência em que os mesmos se envolvem nestes acidentes, cujos danos físicos levam os moto-boys a vários atendimentos ambulatoriais e a internações em pronto-socorros. Justifica-se, assim, através do compromisso profissional e social, enquanto enfermeira de um pronto-socorro, esta tentativa de buscar informações que poderão contribuir para amenizar esta situação.

As características do trabalho dos moto-boys descortinadas durante os plantões no HPS e mostradas nesta pesquisa, apontam para o fato de que, para os próprios moto-boys, o risco do acidente de trânsito é uma das especificidades do seu trabalho.

Baseada numa perspectiva sociológica de risco, a qual pressupõe que os significados de 'risco' são definíveis pelo próprio sujeito que vive a situação arriscada, a pesquisa investiga o modo pelo qual os moto-boys vêem os riscos do acidente de trânsito no cotidiano de seu trabalho.

No Brasil, apesar da relevância do tema, ainda são poucos os estudos que abordam o risco numa perspectiva qualitativa. São exemplos desta abordagem o trabalho de pesquisadores de São Paulo, entre os quais o de Mari J. Spink

(SPINK, 2001), enfocando o risco-aventura; os trabalhos de pesquisadores da Fundação Oswaldo Cruz no Rio de Janeiro publicados no site www.ensp.fiocruz.br/projetos/esterisco, como o de Maria Cristina Guilan (GUILAN, 1996) sobre o conceito de risco. Em Santa Catarina, no curso de Pós-Graduação em Sociologia Política da Universidade Federal daquele estado, a professora Júlia Guivant tem uma pesquisa em andamento sobre riscos alimentares e incertezas científicas (RISCOS ALIMENTARES, 2004). Na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) a professora Dora L. L. C. de Oliveira do Programa de Pós-Graduação em Enfermagem desta Universidade tem escritos sobre os modos de ver o risco de transmissão do HIV para adolescentes (OLIVEIRA, 2001a, OLIVEIRA, 2001b). Recentemente, no Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, também da UFRGS, ocorreu a defesa da tese de Ednalva M. Neves (NEVES, 2004) sobre a cultura e a racionalidade do risco entre epidemiologistas.

Na maioria das vezes, as abordagens de 'risco', em geral, e 'risco de acidentes de trânsito ou de motocicleta', em particular, são de natureza quantitativa. Exemplos dessa abordagem são os escritos de Koizumi (1984, 1990) e os de Ott *et al.* (1993), Scalassara *et al.* (1998), Souza *et al.* (1999), Andrade e Mello-Jorge (2001), Oliveira (2001c), Barros, Amaral e Oliveira (2003), Marin-Leon e Vizzoto (2003), Liberatti *et al.* (2003), entre outros. Essas abordagens são questionadas no campo da sociologia do risco porque não consideram que existe uma variedade de modos de ver o risco e que esses modos são produzidos numa combinação entre o subjetivo e o sociocultural, e é esta a lacuna teórica que resulta dos estudos quantitativos (GABE, 1995; OLIVEIRA, 2001a; PETERSEN; LUPTON, 1996).

As seguintes questões e subquestões norteiam esta pesquisa:

De que modo os moto-boys vêem os riscos do acidente de trânsito no cotidiano de seu trabalho?

Para eles:

- Quais são os riscos da profissão?
- Que elementos do seu cotidiano constituem os riscos para acidente de trânsito?
- Qual a atitude dos moto-boys frente os riscos do acidente de trânsito?

O capítulo 2 do presente estudo apresenta uma revisão da literatura sociológica sobre a noção de risco, sobre a noção de risco na saúde pública e sobre o fenômeno dos acidentes de trânsito envolvendo motocicletas e moto-boys. Este referencial dá suporte teórico a esta dissertação para responder as questões de pesquisa. O terceiro capítulo apresenta o caminho metodológico percorrido durante o processo de pesquisa. O quarto capítulo traz a análise das informações produzidas na interação com os grupos focais, apresentando os pontos de vista dos moto-boys sobre os riscos do acidente de trânsito.

A análise é subdividida em duas partes. Na primeira parte, intitulada 'Percebendo os riscos do acidente de trânsito como inerentes ao cotidiano do trabalho', a análise vai mostrar que é na relação entre os moto-boys - sujeitos das situações arriscadas e o seu contexto de trabalho - que são formados seus pontos de vista sobre os riscos do acidente de trânsito.

A profissão moto-boy emergiu na modernidade tardia. Os riscos do acidente de trânsito do cotidiano desses profissionais estão relacionados a essa modernidade.

Para o moto-boy, o acidente de trânsito é um risco inerente ao seu cotidiano.

Os dados analisados na presente dissertação sugerem que, nas circunstâncias do cotidiano do trabalho, os moto-boys não têm outra opção a não ser o convívio com os riscos do acidente de trânsito.

A análise também vai mostrar que o acidente de trânsito não corresponde a um único risco, mas a um portfolio de riscos ou a uma rede de riscos inter-relacionados: emocionais, físicos, legais, financeiros, morais e sociais.

A dissertação também apresentará idéias dos moto-boys sobre a característica relacionada à profissão: a de profissional de risco.

A análise dos dados indica que o cotidiano dos moto-boys é constituído de elementos característicos das sociedades neoliberais. O neoliberalismo é uma ideologia política que prega a liberdade individual. Nessa ideologia, os cidadãos são considerados livres e estimulados a competir no mercado de trabalho (LAKATOS; MARCONI, 1999). A competição no mercado de trabalho do moto-boy implica necessidade do cumprimento das tarefas do trabalho no menor tempo possível, o que, na visão dos moto-boys, resulta nos riscos do acidente de trânsito.

Na segunda parte da dissertação 'Investindo no controle dos riscos do acidente de trânsito', a análise mostra que, para os moto-boys, considerando-se que os riscos do acidente de trânsito são inerentes ao cotidiano do trabalho, estes são apenas parcialmente controláveis. Azar (sina), fatalidade e culpa do outro são fatores que impedem que os moto-boys controlem completamente os riscos do acidente de trânsito.

Por fim, apresentam-se as considerações finais, referências bibliográficas, apêndices e anexos.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 A centralidade e os significados de 'risco' na modernidade tardia

O termo 'risco' é uma palavra popular no vocabulário da contemporaneidade. 'Risco', termo originário da França, 'risque'³, empregado em sentido neutro e imparcial, pode significar risco em sentido positivo ou negativo, assim permanecendo até o início do século XIX (GIDDENS; PIERSON, 2000; OLIVEIRA, 2001a). Quando iniciou a era industrial, com a idéia de poder-se controlar o mundo através da tecnologia, 'risco' surgiu como palavra-chave para falar sobre a possibilidade de eventos futuros (GIDDENS, 1991; GUIDDENS, 2002; BECK; GUIDDENS; LASH, 1997; SPINK, 2001; LUPTON, 1999; DOUGLAS, 1992). Os especialistas, mediante cálculos, tentam prever as chances, por exemplo, de alguma doença acontecer (LUPTON, 1999).

Interpretando Lupton (1999) e Beck (1992), pode-se classificar os riscos em coletivos e individuais.

³Houaiss (2001, p. 2462): "Francês: risque (sXVI) 'perigo, inconveniente mais ou menos previsível', tomado do italiano risco: variante rischio (sXIII), que exprime, em direito marítimo, o 'perigo ligado a um empreendimento' e, na tradição militar, a 'sorte ou má sorte de um soldado'; do latim medieval risicum/riscum, não raro associado a fortuna."

Lupton (1999) ressalta que, em algumas sociedades, em determinado tempo, certos fenômenos são selecionados como foco de ansiedades e em outras sociedades e em outras eras, outros fenômenos são considerados arriscados. Para essa autora, nas sociedades ocidentais contemporâneas, os riscos podem ser assim identificados: riscos ambientais (poluição, radiação), riscos de estilo de vida (alimentação, drogas, maneiras de dirigir, atividade sexual, estresse), riscos médicos (efeitos colaterais de medicação, cirurgias, tecnologias reprodutivas), riscos interpessoais (relações sexuais, os decorrentes das interações sociais), riscos econômicos (bolsa de valores, falências nos negócios, investimentos) e riscos criminais (vítimas de atividades ilegais).

Para Beck (1992, p. 21), no contexto da modernidade tardia, risco é “um modo sistemático de tratar danos e inseguranças induzidas e introduzidas pela modernização”. Conforme o autor, o projeto da modernidade tardia implica a gestão dos riscos, não mais a gestão da vida. O risco seria alguma coisa que coloca em perigo a segurança ontológica dos indivíduos, causando inseguranças e ansiedades.

A modernidade tardia é a denominação dos dias atuais. É característica da atualidade a tentativa de prever o futuro, calculando possibilidades (riscos) de tudo o que pode acontecer: acidentes, tempo, taxa do dólar, etc. Daí, a emergência da centralidade da noção do risco que se tem hoje (BECK, 1992; GIDDENS, 2002). Ulrich Beck e Anthony Giddens são alguns dos sociólogos que teorizam esta centralidade.

A idéia de risco está ligada ao desejo de controlar o futuro (GIDDENS; PIERSON, 2000). Desejo que é cada vez maior e reflete sobre o modo que as

peças vêm o 'risco'. Atualmente, esse modo de ver o risco pode ser contraditório. Na pesquisa de Oliveira (2001a), por exemplo, arriscar-se a contrair HIV pode significar ser feliz ou morrer conforme os argumentos dos participantes de sua pesquisa. Segundo Spink (2001),

o estudo minucioso das novas formas de falar sobre o risco e as funções que essas práticas discursivas têm na vida social, podem nos dar pistas sobre a emergência de novas formas de gestão na modernidade tardia e das possibilidades de sentido a elas associadas.

Vários autores indicam diferentes conotações do termo risco nos dias atuais, relacionados à subjetividade das pessoas. Entre os autores que indicam que a conotação do termo risco depende desse argumento estão: Oliveira (2001a), Spink (2001), Ayres (2002) e Castiel (2003). As abordagens desses autores concentram-se nas conotações de risco de acordo com os resultados de expor-se ao risco. Esses resultados podem ser negativos ou positivos, conforme o olhar de quem está diante do risco.

A conotação negativa, geralmente, é a associada a um risco, quando relacionada à possibilidade de evitar um resultado indesejável (GIDDENS; PIERSON, 2000).

Apesar da forte tendência a uma concepção negativa de risco, nos últimos anos observa-se uma retomada da conotação positiva da palavra risco: o risco-aventura (SPINK, 2001). Por exemplo, associado a esportes radicais. Por parte de esportistas é positivo viver fortes emoções. Os que assumem riscos

com sucesso, seja nas explorações, nos negócios ou no alpinismo, podem ser alvo de admiração (GIDDENS; PIERSON, 2000).

O termo risco, em virtude de seu intenso uso, emprestou nome à Sociedade de Risco (BECK, 1992). A origem da sociedade de risco está em duas transformações que afetam a vida do homem atualmente: o fim da natureza e o fim da tradição (GIDDENS; PIERSON, 2000). O fim da natureza significa que atualmente são raríssimos os aspectos do mundo físico que ainda não sofreram intervenção humana. E viver após a tradição, segundo esses autores, é estar num mundo onde a vida não é vivida como uma sina, as pessoas fazem escolhas, pois essa sociedade gera uma diversidade de futuros possíveis.

Spink (2001) identificou três características da sociedade de risco introduzida por Beck: a globalização, a individualização e a reflexividade. A condição *sine qua non* da globalização é o desenvolvimento da mídia eletrônica que torna possível a articulação das relações sociais entre vastas fronteiras tempo e espaço (SPINK, 2001). Beck refere-se à individualização, diz Spink (2001) como decorrente da destradiscionalização das instituições tradicionais (família, trabalho e educação), onde as biografias tornam-se processos reflexivos e, como tal, processos centrais na constituição da subjetividade contemporânea. Independente do que um homem ou uma mulher foi ou é, o que ele ou ela pensa ou faz constitui a individualidade do sujeito. A reflexividade refere-se à revisão crônica da maior parte dos aspectos da vida social e das relações com a natureza à luz de novas informações (SPINK, 2001; BECK; GIDDENS; LASH, 1997). A experiência de risco participa da configuração de matrizes identitárias e da formação de subjetividades (CASTIEL, 2003).

2.1.1 O risco na saúde pública

Na modernidade tardia, 'risco à saúde', em geral, é tratado numa perspectiva quantitativa por diversas disciplinas (OLIVEIRA, 2001a; CASTIEL, 1999). Petersen e Lupton (1996) referem que algumas das disciplinas que fazem uma abordagem quantitativa do risco à saúde são: a engenharia, a estatística, a epidemiologia e a economia.

Risco epidemiológico, segundo Ayres *et al.* (2003, p. 128), “grosso modo, é a probabilidade de que um indivíduo qualquer, pertencente a um grupo identitário (expostos), venha também pertencer a outro grupo identitário (afetados)”. A noção de risco é associada ao perigo com cálculos de probabilidade (PETERSEN; LUPTON, 1996; AYRES, 2002). Assim, o risco à saúde no campo técnico-científico é identificado e calculado em termos da possibilidade dos seus efeitos. Nesse tipo de abordagem, a ciência é usada para mensurações e cálculos do risco à saúde, de suas causas e conseqüências, e criado modelos para entender como ocorrem os riscos e como as pessoas respondem a esses riscos. Um importante aspecto das concepções quantitativas do risco é a tendência em apresentarem o conhecimento produzido por cálculos estatísticos como ‘fato’ (PETERSEN; LUPTON, 1996). Objetividade, racionalidade e neutralidade estão supostamente implícitas nesse tipo de abordagem científica do risco. Os especialistas que trabalham nessa perspectiva vêem o ‘risco’ como um fenômeno que existe independente da percepção humana - as pessoas estão estatisticamente expostas a situações de risco, esperando por algo que é racionalmente explicado, calculado e controlado (OLIVEIRA, 2001a).

Os críticos da abordagem técnico-científica argumentam que os cálculos científicos do 'risco' não são neutros, nem objetivos, pois sempre envolvem algum tipo de julgamento subjetivo. E esse julgamento subjetivo é influenciado por elementos do contexto social e cultural em que ele acontece (BECK, 1992; LUPTON, 1999; OLIVEIRA, 2001a). Sendo assim, conforme afirma Oliveira (2001a, p. 49), “seria um engano separar formas subjetivas de ver o risco das concepções objetivas do risco”.

Trabalhar com a positividade que as pessoas atribuem aos riscos na saúde pública é uma proposição presente num artigo de Spink (2001) sobre risco-aventura mencionado anteriormente.

No livro *Risk*, Lupton (1999) enfatiza a importância do conhecimento do contexto sócio-cultural de um fenômeno para poder entender os riscos sob a perspectiva da população envolvida e planejar o modo de atuar para amenizá-los, com eficácia. Conforme Lupton (1999, p. 30), “debates sobre o risco envolvem questões de representação cultural, de significados e de posições políticas”. Para a autora, as perspectivas socioculturais do risco enfatizam muitos aspectos que a ciência cognitiva e outras abordagens técnico-científicas são criticadas por negligenciar o contexto social e cultural em que o risco é entendido e negociado. Sob a mesma perspectiva, Green (1997) acredita ser difícil realizar ações educativas para prevenir riscos sem levar em conta o contexto do risco e os seus sujeitos.

Em relação à paradoxalidade apresentada anteriormente sobre o uso do risco, na saúde, é forte a conotação negativa do termo. Tem-se como exemplos em manchetes de revistas que apresentam, muito freqüentemente o termo risco associado à saúde com esse significado. Numa revista americana lê-se a

manchete: “Are you at risk?”, explicando causas e conseqüências da diabetes (SCIORTINO, 2000). Em manchetes de revistas brasileiras encontramos a mesma conotação: “Como combater alguns dos principais fatores de risco (...)”, chamando a atenção do leitor para formas de prevenção dos males cardíacos (ZACHÉ *et al.*, 2002); “(...) a reposição de hormônios é condenada nos EUA porque aumenta o risco de câncer de mama, derrame e infarto (...)”, alertando sobre prós e contras do tratamento hormonal na menopausa (VEIGA; SEGATTO, 2002).

Em relação à saúde das pessoas, os dicionários usam, igualmente, conotações negativas: risco é uma ‘ameaça física para o homem’. O substantivo risco é empregado em expressões do tipo ‘risco em saúde’, que quer dizer alguma coisa que possa ser um perigo para as pessoas. No caso do risco calculado, ou seja, em relação à possibilidade de acontecimentos, emprega-se duas expressões: ‘risco de vida’ ou ‘risco de morte’. A expressão ‘risco de vida’ significa algo perigoso que pode provocar dano ou morte. Por exemplo: o salva-vidas arriscou sua vida para salvar o homem que estava se afogando. A expressão ‘risco de morte’, significa uma situação perigosa que pode provocar dano ou morte. Por exemplo: repórteres apontam que mais de quatro milhões de pessoas correm o risco de morrer de fome. (MACMILLAN, 2002; HOUAISS, 2001).

‘Risco’ é predominantemente visto no terreno da saúde pública como resultado de escolhas equivocadas de estilos de vida, salvo quando o risco em questão tem relação com fenômenos naturais (OLIVEIRA, 2001a). Esta é uma visão viciada dos promotores da saúde (BARATA, 2001).

O risco, geralmente, é visto como o oposto ao estado de ‘segurança’. Os

especialistas da saúde definem comportamentos certos e responsabilidades para os expostos aos riscos e se espera que estes tomem estas ações pré-estabelecidas (FOX , 1999).

O discurso do neoliberalismo na modernidade tardia pode levar a uma crença que a vida privada é inviolável se tem uma completa liberdade individual nas escolhas de comportamentos que promovam saúde (PETERSEN; LUPTON, 1996). 'Risco à saúde' é freqüentemente relacionado à culpa, à irresponsabilidade, à incompetência e à ignorância (OLIVEIRA, 2001b) quando as pessoas assumem comportamentos que os especialistas não acham corretos.

Conforme Oliveira (2001b), comportamentos e percepções de risco são sociais e culturais, além de individuais. Por isso, a exemplo de ações de prevenção da AIDS, as ações de prevenção em acidentes de trânsito também acabam frustradas.

O significado do risco tem a ver com valores individuais e culturais (coletivos) – o que se acha que é mais importante para si, influenciado pelo o que o coletivo acha que é mais importante para o indivíduo (OLIVEIRA, 2001a). Além disso, também existe a noção de portfolio de risco (OLIVEIRA, 2001a), isto é, considerando-se que não existe nenhuma opção 100% segura na modernidade tardia, essas opções têm vários riscos. As pessoas estão sempre pensando no risco e ponderando-o, o que é melhor, e o que é pior, sempre tentando prever o futuro, trabalhando com probabilidades, e escolhendo dentre os riscos o que elas acham que é melhor correr. Agindo assim, fazem um balanço dos riscos, optando por um deles.

Há diferentes abordagens do risco na perspectiva da saúde pública. Uma trata o risco em relação ao Planeta: poluição, lixo nuclear e outros problemas

ambientais que representam perigo. Nessa perspectiva a saúde do público é vista ameaçada por perigos externos, sob o qual as pessoas têm pouco controle. O público precisa ser protegido por uma política ambiental projetada e implementada por instituições governamentais (PETERSEN; LUPTON, 1999).

A outra perspectiva de risco, como foi dito anteriormente, é resultado da escolha de estilos de vida com foco na responsabilidade individual. A ênfase, então, muda do pouco controle para um autocontrole (LUPTON, 1999; OLIVEIRA, 2001a).

Nesse caso, a interferência do autogerenciamento do risco está aberta à interferência de educadores de saúde, que têm a responsabilidade de promover a saúde dentro do que a biomedicina define como estilo saudável. A função dos educadores, nessa perspectiva, é ajudar as pessoas a escolher estilos de vida saudáveis (OLIVEIRA, 2001a).

Em ambos os casos, a orientação para o gerenciamento do risco é estabelecida de acordo com o conhecimento dos cientistas.

A análise de como o risco é teorizada no contexto da saúde pública sugere que o modelo científico embasa o discurso do risco produzido no campo. A objetividade individualista e a tendência de usar números para referir-se ao risco são todos fatores característicos do discurso da saúde pública científica (PETERSON; LUPTON, 1996; OLIVEIRA, 2001a).

O desenvolvimento de medidas quantitativas de risco podem ajudar a resolver problemas de saúde pública. Números têm uma real existência. Eles podem ser racionalmente manipulados e cientificamente recitados como material para o desenvolvimento e prova de argumentos. De modo mais importante, eles podem ser úteis para materializar um fenômeno que é difícil de visualizar, por exemplo, o risco. Números podem transformar riscos em entidades concretas, podem, então, se tornar

sujeitos de intervenções externas (OLIVEIRA, 2001a).

Por fim, o objetivo de calcular o risco é para encontrar os riscos que realmente existem, na idéia de que todos os riscos podem ser descobertos e mensuráveis, portanto, podem ser controlados. Um desses riscos é o acidente de trânsito.

2.2 O fenômeno do acidente de trânsito na sociedade de risco

Conceitua-se, a partir da revisão da literatura, o que é acidente, o que é trânsito e o que é acidente de trânsito. Esta conceituação é necessária para a posterior análise dos dados.

Green (1997) estuda o termo acidente, enfocando a construção social dos 'acidentes' da sociedade de risco contemporânea. Mediante a análise histórica, teórica e empírica do termo 'acidente', a autora chegou a algumas conclusões sobre o conceito desta palavra, e afirma que o termo acidente, no senso comum, é utilizado principalmente de duas maneiras. O primeiro, para denotar certos tipos de resultados: sinônimo para ferimento, lesão - num acidente de trabalho - ou para descrever um acidente de carro. Dessa forma, pensa-se o evento em termos de seus resultados, talvez danos no veículo ou lesões nas pessoas (GREEN, 1997). Esta forma de ver o acidente é, segundo Fernandes (1993) sinônimo de desgraça, desastre. De outra maneira, é usado num sentido moral, denotando falta de intenção ou motivação por parte do agente: "isto aconteceu por acidente!" (GREEN, 1997, p. 2). Esta segunda forma de ver o acidente é sinônimo de um acontecimento causal (FERNANDES, 1993).

Após o termo acidente, surge o termo trânsito e seus conceitos. Conforme Fernandes (1993), trânsito é o movimento conjunto de pedestres e veículos.

Completando esta definição, sob o ponto de Vasconcellos (1998), o aspecto mais importante para o trânsito refere-se à posição que as pessoas se atribuem na sociedade. Esta ou estas posições é que vão condicionar sua atuação na disputa pelo espaço. Assim visto, o trânsito também é uma questão social, cultural e política, diretamente ligada às características da sociedade (MARIN; QUEIRÓS, 2000). Por isso, Vasconcelos (1996) sugere que é preciso analisar como as pessoas participam do trânsito, seus interesses e necessidades. Além disso, é preciso que as ações de intervenção levem em conta que o comportamento no trânsito é produto do contexto social e do momento histórico (LIBERATTI *et al.*, 2003).

Unindo os dois conceitos apresentados, pode-se concluir que um acidente de trânsito é um evento que pode ser sinônimo de dano ou acontecimento causal. Num acidente de trânsito estão envolvidos vários elementos, entre estes, pessoas e veículos. O acidente de trânsito ocorre em determinado momento histórico e contexto social. Rodríguez (1998), por sua vez, descreve o acidente de trânsito como resultado de uma situação perigosa, longe de ser aleatória e imprevisível, em confluência com uma série de elementos originários de um risco, como consequência de atos e condições inseguras. Segundo esse autor, controlando o risco, controla-se a probabilidade de acidente de trânsito.

Na sociedade de risco, a globalização, característica dessa sociedade, faz com que a noção de espaço territorial seja reduzida (GIDDENS, 2002; BAUMAN, 1999). Com o incremento dos meios de comunicação, na modernidade tardia, os indivíduos comunicam-se instantaneamente com qualquer lugar do mundo que esteja inserido nesse sistema global. Essa redução da noção de espaço é virtual. Na prática, as pessoas deparam-se com situações em que precisam acompanhar esta redução espacial com a mesma velocidade dos meios de comunicação. Com a

pressa, são comuns os acidentes, por exemplo, o acidente de trânsito.

No caso dos acidentes de trânsito, constata-se, nos estudos sobre esse tema, que os especialistas descrevem os acidentes como sinônimo de seus resultados. Ou seja, os resultados dos acidentes de trânsito é que justificam os programas de prevenção de acidentes. Os especialistas tentam calcular os possíveis riscos para interferir sobre estes e, assim, prevenir os acidentes. O estudo de SOUZA *et al.* (1999) versa sobre as diferenças das vítimas pedestres e as vítimas ocupantes de veículos a motor em relação ao traumatismo crânio-encefálico. Um dos objetivos do estudo é o de evidenciar indicadores para prevenção e subsidiar outros estudos. Outro estudo é o de Andrade e Mello-Jorge (2001) sobre acidentes de transporte terrestre para propiciar conhecimento que possam nortear políticas públicas para a redução da morbi-mortalidade por esta causa. Este estudo relata números de vítimas e cálculos de risco de óbito entre estas vítimas.

Na tentativa de controlar os riscos calculados, como o exemplificado através no estudo de Andrade e Mello-Jorge (2001), estudos sobre causas e prevenção de acidentes usam variáveis relacionadas a três elementos: o fator humano (idade, sexo, experiência como condutor, uso de cinto de segurança ou de capacete) o veículo (modelo, marca, tipo) e o meio ambiente (hora, dia da semana, mês, sentido de circulação, condições climatológicas, a via - existência de calçadas, pavimento, geometria, comprimento da via e sua continuidade, uso do solo ao longo da via, sinalização, propagandas) (HÍJAR-MEDINA *et al.*, 1999; VASCONCELOS, 1998; RODRÍGUEZ, 1998; MARIN; QUEIRÓS, 2000; BARROS *et al.*, 2003). Ainda, na tentativa de controle de riscos, há sugestões de outras abordagens nestes estudos sobre o trânsito relacionados a aspectos sociológicos/antropológicos (em que se enfatiza o exame das crenças e dos valores do motorista) e psicológico (em que se

ênfatizam características da personalidade) (MACGREGOR; SLOVIC, 1998; MARIN; QUEIRÓS, 2000).

No que se refere a classificações, a Organização Mundial da Saúde denomina 'causas externas' as mortes provocadas por acidentes ou outras violências. Essas causas externas incluem os acidentes do trânsito, do trabalho, acidentes em geral, homicídios, suicídios e estatísticas sobre a alta incidência de morte por 'causas externas', que refletem o impacto da violência e dos acidentes de trânsito no país (MINAYO, 1999).

No Brasil, em 1989, os acidentes de trânsito revelam-se a principal causa de morte entre as causas externas (SOUZA; REGIS; KOIZUMI, 1999).

Em 1999, as causas externas são a principal causa de morte tanto de homens (28.990) quanto de mulheres (3.064), entre 20 e 29 anos (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE SAÚDE DO BRASIL, 2001). Nesse ano, os acidentes de trânsito perdem para os homicídios, entre as causas de morte por causas externas, mas, mesmo assim, matam 30.118 brasileiros (com a taxa de 18,4 por 100.000 habitantes) (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE SAÚDE DO BRASIL, 2001). A faixa etária jovem e predominância masculina associam-se aos acidentes envolvendo motocicleta com vítimas fatais ou não (KOIZUMI, 1984; KOIZUMI, 1990; OTT *et al.*, 1993; VERONESE, OLIVEIRA, ELLWANGER, 2002). Atualmente, as causas externas se apresentam na segunda posição na ordenação das principais categorias de causas de morte, pois morrem, por causas externas, cerca de 120.000 pessoas por ano e invalidam outras milhares (BRASIL, 2002; ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE SAÚDE DO BRASIL, 2001). As causas externas, no Brasil, contribuem para gerar agravos à saúde e à morte. Além disso, dão origem à chamada 'transição epidemiológica', quando as doenças infecciosas passam a ser controladas e os acidentes de trânsito e violências

aumentam entre as causas de morte (MINAYO, 1999; BARROS; AMARAL; OLIVEIRA, 2003).

No Rio Grande do Sul, as causas externas figuram em quarto lugar entre as causas de mortalidade, tendo provocado, em 2001, 41,5 mil internações, 230.480 dias de permanência no hospital e um gasto de 22 milhões aos cofres públicos (MARIANO, 2002; ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE SAÚDE DO BRASIL, 2001). Em 1999, os acidentes de trânsito, matam 1.871 gaúchos (com taxa de mortalidade foi de 18,8 por 100.000) (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE SAÚDE DO BRASIL, 2001). Ainda em 1999, os acidentes de trânsito mataram 240 porto-alegrenses (a taxa de mortalidade foi de 18,3 por 100.000). Nesse ano, na Região Sul e no Rio Grande do Sul, entre as causas externas, o acidente de trânsito é a principal causa de óbito e, em Porto Alegre, a segunda, perdendo para os homicídios (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE SAÚDE DO BRASIL, 2001).

Em Porto Alegre, se comparadas com a mortalidade geral, as causas externas ocupam o quarto lugar nos óbitos da cidade, em que as três primeiras são doenças do aparelho circulatório, neoplasias e doenças do aparelho respiratório (ESTRAN *et al.*, 2003). Também as causas externas, em Porto Alegre, ocupam o 4º lugar em relação às internações hospitalares pelo SUS, representando 7,6% do total, perdendo para gravidez, parto e puerpério e; doenças do aparelho respiratório e doenças do aparelho circulatório (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE SAÚDE DO BRASIL, 2001).

Em 2001, no Rio Grande do Sul, a Secretaria Estadual da Saúde, o Observatório Gaúcho de Acidentes e Violências. O observatório possui um sistema informatizado para receber informações sobre violências e acidentes de hospitais que atendem esses incidentes (LEAL, 2003). Entre novembro de

2001 e agosto de 2002 o observatório registrou 18,7% de acidentes de trânsito, dentre todos os outros tipos de acidentes e agressões (MARIANO, 2002). O observatório, assim como o Anuário Estatístico, permite que se visualize, em separado, cada categoria que o grupo 'causas externas' contém. Mesmo com essa fragmentação positiva das causas, ainda não existe uma interligação de fontes de dados entre órgãos da saúde, órgãos do trânsito e órgãos da polícia e/ou bombeiros, dificultando conseguir dados específicos de acidentes de trânsito envolvendo motocicletas em uma única fonte. No caso deste estudo, envolvendo moto-boys. Essa falta de interligação pode causar desencontro e, possivelmente, erro nas informações.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, realizou, em 2003, um estudo nas três principais aglomerações urbanas do Rio Grande do Sul em torno dos municípios de Porto Alegre, Caxias do Sul e Pelotas. Concluiu que os custos anuais gerados por acidentes de trânsito chegam a 212,5 milhões de reais. Só em reabilitação de vítimas, que engloba os gastos para a recuperação de feridos, como a compra de próteses, o custo é de 42,21 milhões (BAHIA; MELO; SILVA, 2003).

A revisão da literatura que indicou as estatísticas e cifras como as apresentadas acima são importantes para situar o fenômeno do acidente de trânsito com moto-boys, embora massifiquem os sujeitos envolvidos nos acidente de trânsito. É importante ressaltar que estudos sobre acidentes de trânsito na área da saúde com caráter qualitativo não são comuns na literatura disponível em bancos de dados deste campo. As pesquisas descrevem geralmente taxas de mortalidade e tratamento de órgãos lesados por acidentes de trânsito.

2.2.1 O caso dos moto-boys

O caso específico moto-boys, por ser um fenômeno recente, é ainda pouco referido na literatura disponível. De acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo - CET (SÃO PAULO, 2000), o moto-boy é uma pessoa que realiza todo o tipo de entregas (comidas, livros, medicamentos) utilizando motocicletas equipadas com caixas para colocar produtos e que agilizam o dia-a-dia das pessoas.

A CET afirma que a maneira perigosa de dirigir dos moto-boys chama a atenção, sempre ultrapassando veloz e ruidosamente os veículos no trânsito, quer este esteja congestionado ou fluente e, muitas vezes, os moto-boys cometem infrações (SÃO PAULO, 2000)

A maioria dos moto-boys é jovem (SÃO PAULO, 2000; VERONESE, OLIVEIRA E ELLWANGER, 2002; DINIZ, 2003; Apêndice D – Gráfico 4). Os moto-boys geralmente são remunerados por entregas, o que estimula a pressa e as imprudências (DINIZ, 2003).

Em consequência das exigências e características profissionais, vários moto-boys precisam de atendimento dos serviços de saúde em decorrência de acidentes de trânsito.

Na literatura revisada há alguns estudos sobre acidentes envolvendo motociclistas, que apontam a vulnerabilidade de motociclistas entre outros acidentados de trânsito (KOIZUMI, 1984; KOIZUMI, 1990; OLIVEIRA, 2001; ANDRADE; MELLO-JORGE, 2001). Um desses estudos é o de Andrade e Mello-Jorge (2001) sobre as características dos acidentes de transporte terrestre com 3643 vítimas, que ocorreram no primeiro semestre de 1996, em Londrina,

Paraná. O estudo revela que a frota de motocicletas gera a maior taxa de vítimas (cerca de sete vezes a apresentada por carros e caminhões), e o maior risco de óbito se evidencia entre motociclistas que colidem com objeto fixo (letalidade de 29,4%).

Souza, Regis e Koizumi (1999) estudam as diferenças de 156 vítimas com diagnóstico de traumatismo crânio-encefálico envolvidas em diferentes condições, em acidentes de trânsito de veículo a motor na cidade de São Paulo. Entre essas vítimas 16,7% são motociclistas ou passageiros de motos. Os resultados desse estudo confirmam a maior gravidade de pedestres e ocupantes de motocicleta quando comparados a vítimas ocupantes dos demais veículos a motor.

O estudo de Oliveira (2001c), abrangendo motociclistas da cidade de Maringá, Paraná, relata que o aumento do número de moto-boys provavelmente contribuiu para o aumento da probabilidade de acidentes entre esses profissionais. Diniz (2003), ao realizar um estudo em Minas Gerais, aponta que as condições de trabalho desses profissionais aumentam os riscos para os acidentes de trânsito.

A pesquisa de Veronese (2003) constata vários acidentes de trânsito com moto-boys (Apêndice D). Os jornais também noticiam vários exemplos de acidentes envolvendo estes profissionais. Ao pesquisar sobre o assunto moto-boy, Veronese, Oliveira e Ellwanger (2002) constatam a falta de publicações dessa literatura em Porto Alegre. Esse estudo teve o intuito de tentar de comprovar o que a prática de enfermeira e os jornais empiricamente mostram. Nessa pesquisa foi constatado que, entre junho e agosto de 2002, 28% das pessoas internadas por acidentes de motocicleta no Hospital de Pronto Socorro eram moto-boys.

Mesmo com uma pequena amostra, esse estudo mostra indícios do que a prática do trabalho no HPS demonstra: dos motociclistas acidentados internados nas enfermarias desse hospital, uma porcentagem importante é de moto-boys. Também quer dizer que esses são os acidentados mais graves, pois, os que sofrem acidentes e que recebem atendimentos ambulatoriais não ficam internados.

Os veículos referidos nesta pesquisa, as motocicletas, são conduzidas por sujeitos, os moto-boys. Desta forma, além de índices e causas numéricas de acidentes, é importante conhecer os modos de ver o risco de acidentes que os moto-boys enquanto sujeitos do trânsito possuem. Tal conhecimento implementa os conhecimentos estatísticos, pois, no caso de acidentes de trânsito, tanto em uma como em outra conotação da palavra acidente, a violência desse tipo de acidente deteriora a qualidade de vida dos indivíduos, causa privação, mutila e mata (PRADO, 2001). A violência no trânsito tem repercussão individual (física ou psicológica) e repercussão social-coletiva (sobre a família, grupo de trabalho, serviço de assistência à saúde e seguridade social) (PRADO, 2001).

No caso dos moto-boys, é comum ouvir comentários que eles arriscam a vida, e que são incautos (SÃO PAULO, 2000) como se fosse natural uma pessoa arriscar a vida, esperando conseqüências negativas.

O estudo do risco numa perspectiva sociocultural qualitativa é fundamental para o redirecionamento de projetos e programas de prevenção e formulação de novas propostas no campo da prevenção de acidentes de trânsito envolvendo moto-boys.

3 METODOLOGIA

Este capítulo descreve a metodologia utilizada para coletar e analisar os dados empíricos. A metodologia foi escolhida para atender ao objetivo e às questões da pesquisa. O capítulo tem seis seções. A primeira seção lembra o objetivo do estudo. A segunda seção retoma as questões da pesquisa. A terceira seção apresenta a definição da abordagem qualitativa e do estudo exploratório que foi utilizado. A quarta seção explica a coleta de dados que foi realizada através da técnica de grupo focal e apresenta um quadro com as características dos componentes dos grupos focais. A quinta seção explica a teoria fundamentada nos dados que possibilitou a organização e a análise dos dados. A sexta e última seção apresenta as considerações bioéticas relativas à pesquisa.

3.1 Objetivo do estudo

Investigar como os moto-boys vêem o risco do acidente de trânsito no seu cotidiano de trabalho.

3.2 Questões de pesquisa

A seguinte questão e subquestões orientaram a pesquisa:

De que modo os moto-boys vêem o risco pessoal de acidente de trânsito no seu cotidiano de trabalho?

Para eles:

- Quais são os riscos da profissão?
- Que elementos do seu cotidiano constituem o risco de acidente de trânsito?
- Qual a atitude dos moto-boys frente o risco de acidente de trânsito?

3.3 Tipo de estudo e abordagem

Objetivando estudar os modos de ver os riscos do acidente de trânsito para os moto-boys, optou-se por desenvolver o estudo seguindo uma abordagem qualitativa e exploratória.

Segundo Minayo (2001, p. 21-22) “a pesquisa qualitativa preocupa-se, nas Ciências Sociais, com um nível de realidade que não pode ser quantificado”. Para a autora a pesquisa qualitativa

trabalha com um universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

O tipo de estudo qualitativo que se utiliza é o exploratório. Os estudos exploratórios permitem ao investigador aumentar sua experiência em torno de determinado problema (Triviños, 1987).

3.4 Coleta dos dados

3.4.1 Grupos focais

A coleta dos dados foi realizada nos meses de junho e julho de 2003. Utilizou-se a técnica de grupo focal para o seu desenvolvimento.

Um grupo focal é um tipo especial de grupo em termos do seu objetivo, composição e procedimentos (KRUGER; CASEY, 2000). A intenção da técnica dos grupos focais é promover discussões entre os participantes (KRUGER; CASEY, 2000). Esta é uma forma de conhecer a opinião das pessoas sobre um assunto,

produto ou serviço. Barbour e Kitzinger (1999) afirmam que a técnica é ideal para explorar experiências, opiniões e conceitos. Os participantes são selecionados porque eles têm certas características em comum que remetem ao tópico do grupo focal. Um moderador cria um ambiente que encoraje os participantes a compartilharem pontos de vista. As discussões do grupo são conduzidas em etapas com tipos similares de participantes para o pesquisador identificar tendências. A análise cuidadosa e sistemática das discussões produz conhecimentos sobre como as pessoas vêem um produto, um serviço ou um fenômeno (KRUGER; CASEY, 2000).

A literatura consultada refere que um dos pontos negativos da técnica de grupo focal tem a ver com a possibilidade de alguns indivíduos se sentirem constrangidos num grupo e não revelarem seus pensamentos da mesma forma que o fariam num ambiente privado (BARBOUR; KITZINGER, 1999; KRUGER; CASEY, 2000). Este argumento é questionado por Oliveira (2001a) que afirma que os participantes de um grupo focal podem se sentir mais confortáveis para se manifestarem num ambiente grupal do que num privado.

A Teoria Fundamentada, metodologia utilizada no processo de pesquisa, descrita no item 3.5 preconiza que sejam comparadas as informações produzidas numa pesquisa. Esta comparação possibilita aprofundamento da temática da pesquisa. Para propiciar esta comparação, foram organizados dois grupos de moto-boys.

Uma agenda de temas para os grupos focais (Apêndice A) foi estabelecida antes da coleta de dados com base na literatura revisada e nos interesses da pesquisa. Essa agenda continha o tema do dia e os debates eram moderados pela pesquisadora conforme emergiam os assuntos. Apesar de haver um planejamento

inicial de temas, a agenda era flexível e aberta a outras questões importantes que pudessem surgir durante as discussões grupais. O tema da quinta reunião estava em aberto para ser estabelecido a partir de assuntos que emergiram nas reuniões anteriores.

No primeiro dia de cada grupo foi explicado aos seus integrantes as características e objetivos da pesquisa, eles assinaram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (Apêndice C) e foram feitos os acordos entre os participantes. Foram distribuídos crachás de mesa para que os participantes se tratassem pelos seus nomes, favorecendo o entrosamento. Ficou estabelecido que as reuniões iniciariam às 19 horas e terminariam em torno de 21 horas. Devido ao adiantado estado de gravidez da pesquisadora, foram combinadas 2 reuniões semanais para que a coleta dos dados ocorresse em menos tempo. Neste primeiro dia, em ambos os grupos houve amplo debate sobre acidentes de trânsito. O objetivo era comparar os temas que haviam sido planejados com os discutidos neste dia e identificar outros temas que emergiram nas discussões. Não houve necessidade de mudança dos temas estabelecidos previamente na agenda da pesquisa, neste primeiro dia.

A partir do segundo dia, as reuniões tiveram um primeiro momento que era o de debates sobre assuntos do dia anterior, em que se faziam questionamentos sobre esses debates e algumas observações. Esse momento servia para validar as informações do dia anterior, pois, os moto-boys podiam fazer novos comentários ou emitir novas opiniões sobre os assuntos tratados.

No total, ocorreram cinco reuniões com o primeiro grupo e quatro reuniões com o segundo grupo.

A saturação dos dados foi o critério utilizado para o encerramento da coleta de dados (CHARMAZ, 2000; POLIT; HUNGLER, 1995; STRAUSS; CORBIN, 1988;

KRUEGER; CASEY, 2000). A saturação ocorreu quando as informações coletadas passaram a se repetir, por este motivo ocorreram só 4 reuniões no segundo grupo.

Nas reuniões, eu contava com dois auxiliares. A primeira auxiliar era uma bolsista que tinha a função de observadora e participava das reuniões. Ela auxiliava na gravação das reuniões e registrava tópicos dos assuntos debatidos para facilitar a transcrição das fitas. O papel do outro auxiliar é descrito no item 3.4.2.

3.4.2 Local das reuniões

As reuniões foram realizadas no SINDIMOTO, em sala cedida por este sindicato, no 4º andar de um edifício, na rua Bezerra de Menezes, número 71. O edifício não tinha elevador, nem porteiro, e às 19 horas sua porta era chaveada. O auxiliar mencionado no item anterior ficava na porta do edifício recebendo os sujeitos. Este auxiliar também buscava, nas respectivas casas, os moto-boys que estavam se recuperando de acidentes e que não podiam utilizar outro transporte. Estes moto-boys subiam as escadas com o auxílio de muletas. A sala tinha em torno de 5 por 7 metros, com paredes cor amarelo claro, bem agradável, com banheiro, ar condicionado, computador, telefone, acesso à Internet e Fax à disposição da pesquisadora. A sala possuía uma mesa retangular que permitia aos sujeitos visualizarem-se. A observadora ficou sentada numa mesa menor, no canto desta sala. Os moto-boys que estavam se recuperando de acidentes puderam ficar com as pernas sobre cadeiras para melhor conforto e seguindo seus tratamentos. Ao lado do edifício do SINDIMOTO havia uma garagem para veículos e os participantes que vieram de motocicleta usaram a garagem para garantir a integridade e evitar o roubo de seus veículos.

3.4.3 A constituição dos grupos

A característica para a composição dos grupos focais é a homogeneidade, com uma suficiente variação entre os participantes para contrastar opiniões (KRUEGER; CASEY, 2000). A variação entre os participantes enriquece os debates.

Os sujeitos da pesquisa foram selecionados de acordo com os interesses da pesquisadora seguindo um critério: que fossem moto-boys do sexo masculino. Este único critério foi porque, segundo o SINDIMOTO, na época da pesquisa, o sexo feminino representava menos que 0,5% do total de moto-boys de Porto Alegre. Acreditava-se (comprovada na análise dos dados) que haveria uma natural variação entre os participantes relacionados às experiências profissionais e às experiências com acidentes de trânsito.

O processo de formação dos grupos teve, então, duas etapas. A primeira foi durante a realização de uma pesquisa anterior (VERONESE; OLIVEIRA; ELLWANGER, 2002) em que foram cadastrados moto-boys acidentados interessados em participar desta pesquisa. No início do ano de 2003, esses moto-boys foram convidados para participar das reuniões. Como eram poucos moto-boys disponíveis para reuniões, contatou-se o SINDIMOTO, que forneceu uma listagem de moto-boys sindicalizados que, posteriormente, foram convidados. Os convites foram feitos via contatos telefônicos, explicando aos moto-boys a proposta desta pesquisa. Os dez primeiros moto-boys que concordaram com os termos do projeto de pesquisa a ser desenvolvido foram convidados a participar de encontros grupais e compuseram o grupo um. O grupo dois, também com dez sujeitos convidados, foi montado com as mesmas estratégias. O segundo grupo contou, também, com moto-

boys indicados pelos participantes do grupo um. No grupo um, dos dez convidados, cinco compareceram às reuniões. No grupo dois, dos dez convidados, seis compareceram nas reuniões. O número de participantes menor que o número de convidados foi uma situação prevista desde o início do processo de montagem dos grupos, por isso foram convidados sujeitos a mais. Os moto-boys deslocaram-se para as reuniões com seus veículos e receberam R\$10,00 (dez reais) por reunião para auxílio na compra do combustível e pagamento de garagem. Segundo a resolução 196/96 do Conselho Nacional de Saúde (RESOLUÇÃO CNS 196/96), o pesquisador é responsável pelo ressarcimento de despesas que a pesquisa poderá acarretar aos participantes e responsável pelo bem-estar dos participantes. Também havia lanche e sorteios de brindes no final de cada reunião como forma de incentivo à participação dos grupos. Conforme Krueger e Casey (2000), estes incentivos são necessários porque participar dos grupos implica esforços tais como despende tempo e se deslocar para os encontros.

Segundo Barbour e Kitzinger (1999) e Kruger e Casey (2000), o número ideal de pessoas para compor um grupo focal é de quatro a seis. Segundo os autores, um número maior de participantes provocaria discussões que gerariam muitas informações, dificultando a análise. Por outro lado, estes mesmos autores referem que um menor número de participantes poderia não favorecer uma boa qualidade em relação à comparação de opiniões e aprofundamento de temas. As características dos componentes dos grupos foram coletadas através do formulário que os moto-boys preencheram na última reunião de cada grupo (Apêndice B).

	GRUPO 1	GRUPO 2
Número de componentes	5	6
Idade	entre 21 a 41 anos	entre 21 e 43 anos

Casados	2	4
Com filhos	3	5
Escolaridade	ensino médio completo (3) ensino médio incompleto (2)	ensino fundamental (2) ensino médio incompleto (2) ensino médio completo (2)
Vínculo empregatício	carteira assinada (4) autônomo sem empresa registrada (1) autônomo com empresa registrada (1) obs: 1 possui os dois primeiros tipos de vínculo	carteira assinada (2) autônomo sem empresa registrada (4) autônomo com empresa registrada (1) obs: 1 possui os dois primeiros tipos de vínculo
Recolhem INSS	5	2
Possuem seguro de vida	2	0
Profissão anterior	motorista, comerciário, operador de empilhadeira, metalúrgico, 1 não respondeu	bancário e vendedor, instalador de som e segurança desarmada, caldeireiro, garçom, office-boy e 1 é primeiro emprego
Tempo como moto-boy	entre 2 e 10 anos	entre 1 e 5 anos
Nº de empregos	de 1 a 3	de 1 a 2
Porque é moto-boy	por que gosta; por falta de trabalho; porque atualmente é a profissão que mais está trazendo rendimento; pela possibilidade de ganhos; porque trabalha com moto	porque foi a melhor opção que o mercado ofereceu; por falta de opção e salário; por não depender de horário e ter ganho maior do que trabalhar com carteira assinada; pela remuneração
Pretende continuar na profissão?	todos responderam que sim	1 respondeu que não porque pretende comprar um carro
Por que pretende continuar sendo moto-boy?	porque é uma profissão; por falta de trabalho; porque gosta; porque rende	porque está dando retorno financeiramente; porque em outra profissão não ganhará o que ganha atualmente; porque faz o que gosta; vai continuar cumprindo seu dever até capacitar-se para exercer uma outra profissão

Quadro 1 - Características dos componentes dos grupos focais

3.5 Organização e análise dos dados

O processo de pesquisa foi orientado pela Teoria Fundamentada nos Dados

(Grounded Theory), originalmente desenvolvida pelos sociólogos americanos Barney Glaser e Anselm Strauss. A Teoria Fundamentada foi seguida para identificar, desenvolver e relacionar conceitos nesta pesquisa (CHARMAZ, 2000; STRAUSS; CORBIN, 1998; CASSIANI; CALIRI; PELÁ, 1996; SANTOS; NÓBREGA, 2002). Esta pesquisa constitui-se no primeiro estudo do Programa de Pós-Graduação da Escola de Enfermagem da Universidade Federal do Rio Grande do Sul a utilizar esta abordagem.

Segundo Strauss (1987, p. 5), a Teoria Fundamentada nos Dados

não é realmente um método específico ou técnica, mas um estilo de fazer análise qualitativa que inclui características tais quais: amostragem teórica, certo guia metodológico, constante comparação dos dados e o uso de códigos, para sugerir um desenvolvimento conceitual.

Conforme Natera e Mora (2000), a Teoria Fundamentada é uma das metodologias qualitativas mais completas. Para essas autoras, a Teoria Fundamentada tem a intenção de compreender as condutas e as instituições através do conhecimento das pessoas, assim como seus valores, rituais, símbolos, crenças, emoções e interações entre elas. A teoria é produzida através do conjunto dos significados dos fenômenos estudados dentro de um contexto cultural, expressos pelos sujeitos envolvidos no processo de pesquisa.

O uso da Teoria Fundamentada envolve um processo dinâmico de investigação. Um dos aspectos mais importantes da metodologia é que a coleta dos dados, a codificação e a análise são simultâneas, envolvendo constante comparação entre os dados (NATERA; MORA, 2000; STRAUSS; CORBIN, 1998).

O método de constante comparação da Teoria Fundamentada, segundo Charmaz (2000, p. 515), consiste em:

- a) comparar diferentes pessoas (assim como seus modos de ver, situações, ações, descrições e experiências);
- b) comparar dados de mesmos indivíduos com eles mesmos em diferentes pontos no tempo;
- c) comparar incidentes com incidentes;
- d) comparar dados com teorias; e
- e) comparar uma categoria com outra categoria.

A intenção dessa detalhada metodologia é construir, de maneira ativa, o conhecimento através da inter-relação entre as diferentes fases da investigação. Desse modo, durante o processo de pesquisa a teoria se modifica e se enriquece ao incorporar as observações do investigador (NATERA; MORA, 2000). Uma teoria indica, conforme Strauss e Corbin (1998), um cenário de categorias bem desenvolvidas (por exemplo, temas, conceitos) que são sistematicamente interrelacionados através de extratos de relações para formar uma estrutura teórica que explica alguma relevância social, psicológica, educacional, de enfermagem, ou outro fenômeno.

A questão básica é como capturar a complexidade da realidade (fenômeno) e como fazer isto ter sentido. Parte deste processo é desenvolvido mediante uma extensa coleta de dados. Conforme Strauss (1987), para fazer esses dados terem sentido são necessárias: interpretações complexas e coleta de dados guiadas por evoluções sucessivas de interpretações feitas durante o curso do estudo até chegar ao produto final que é o alto nível de abstração da teoria; muitos conceitos e conexões para caracterizar o fenômeno; detalhado, intensivo e microscópico exame de dados para entender a complexidade que está atrás e além dos dados.

Natera e Mora (2000) argumentam que trabalhar os dados na Teoria Fundamentada implica construir a teoria e o conhecimento com base na experiência dos próprios atores sociais. Segundo as autoras, a criatividade exigida por essa teoria garante a versatilidade para adequar essa metodologia a diversas realidades.

Possibilitam, também, associar a metodologia a diversos referenciais teóricos da área das Ciências Sociais e Humanas na busca do entendimento da complexidade dos fenômenos socioculturais que implicam cuidado de Enfermagem. Está implícito que o fenômeno e que a trajetória dos pesquisados seja contextualizado social, histórica, cultural e temporalmente. Igualmente, o referencial teórico deve ser assim contextualizado para dar suporte aos dados de maneira inter-relacional, não-estrutural.

3.5.1 Procedimentos de análise dos dados

Essa etapa da pesquisa teve três momentos: o da transcrição das fitas, o da separação das unidades de análise e categorias e o das codificações.

As reuniões produziram nove horas de gravação, transcritas pela pesquisadora e pelos seus auxiliares utilizando um equipamento chamado Transcriber. Este equipamento possibilitava que o controle do gravador fosse realizado através de um pedal, o que permite que as mãos de quem está trancrevendo a fita fiquem livres, propiciando uma rápida digitação. As transcrições geraram 124 páginas escritas no formato Times New Roman, tamanho 12 e em espaço simples. Os dados transcritos foram analisados com o auxílio do software NvQRS NVIVO 2.0, uma das últimas versões de programas voltados para a análise qualitativa de dados (GUIZZO; KRZIMINSKI; OLIVEIRA., 2003), possibilitando um rápido agrupamento de unidades de análise em categorias.

Na Teoria Fundamentada, as categorias são formadas por unidades de análise agrupadas. O agrupamento de categorias é denominado codificação (STRAUSS; CORBIN, 1998). São três as codificações no processo de análise da

Teoria Fundamentada. A primeira codificação, denominada aberta, é a que resulta após o exame das linhas da transcrição e do recorte das unidades de análise. A codificação seletiva é a codificação dos dados empíricos. Estes dados empíricos são agrupados em categorias. A codificação axial é a codificação que auxilia o pesquisador a realizar a integração das categorias.

A coleta e a análise dos dados avançaram concomitantemente, formando a amostragem teórica. A amostragem teórica constitui-se nos dados que vão sendo impulsionados pelos conceitos da teoria que está evoluindo, baseada na idéia de 'fazer comparações' (STRAUSS; CORBIN, 1998). Por isso, diz-se que, na Teoria Fundamentada, a coleta e a análise andam juntos. Nesta fase, após cada reunião, analisava-se os dados, identificava-se temas e questões que ainda precisavam ser explorados e ia-se para a próxima reunião, com questões sugeridas por Strauss e Corbin (1998, p. 127): "Quem? Quando? Onde? Por que? Como? Quais as conseqüências?" sobre estes temas ou questões.

Esta ida e volta ao campo constitui-se numa cadeia que vai e volta até chegar à saturação teórica de cada categoria (STRAUSS; CORBIN, 1998).

Memorandos (pequenas anotações) escritos durante as reuniões, em momentos de leitura ou de '*insights*' auxiliaram na análise dos dados. Gráficos e diagramas também foram feitos para facilitar a análise.

Além dos temas descritos, emergiram outros temas que não foram aprofundados. Foi necessário um recorte nos dados empíricos em função do tempo para realização do Curso de Mestrado. Os temas elegidos para aprofundamento foram os mais lembrados e discutidos pelos sujeitos da pesquisa no decorrer das reuniões.

As seções da análise da dissertação foram formadas conforme exposto, a

seguir. Embora, na discussão das seções, utilizou-se em vários momentos a mesma categoria em uma ou em outra seção. Isto propiciou um melhor aprofundamento dos temas.

As categorias 'acidente de trânsito', 'riscos do acidente de trânsito', 'causas de acidentes de trânsito', 'contexto dos acidentes de trânsito', 'conseqüências de acidentes de trânsito' e 'moto-boy' foram agrupadas para dar origem a primeira seção (Percebendo os riscos do acidente de trânsito como inerentes ao cotidiano do trabalho). Elas possibilitaram responder às duas primeiras subquestões da questão de pesquisa. As categorias 'cuidado' e 'segurança' deram origem a terceira subseção (Investindo no controle dos riscos do acidente) possibilitando responder a última subquestão da questão de pesquisa.

Processo é a seqüência de ações e interações pertencentes ao fenômeno estudado (Corbin; Strauss, 1998). Após a realização das codificações, 'Moto-boys de Porto Alegre: Convivendo com o risco do acidente de trânsito' foi o processo que emergiu da análise desta pesquisa (Figura 4 - página 106).

3.6 Considerações bioéticas

Atendendo às recomendações da resolução 196/96 do Conselho Nacional de Saúde (RESOLUÇÃO CNS 196/96), informou-se aos futuros sujeitos do estudo, no momento em que os mesmos foram convidados para as reuniões, o objetivo da pesquisa e que eles poderiam, a qualquer momento, desistir da participação. Também lhes foi informado que as reuniões seriam gravadas, as fitas transcritas pela pesquisadora e que os dados serviriam para os fins da pesquisa, que a pesquisa seria divulgada, e as fitas utilizadas seriam mantidas com a pesquisadora por 5 anos e destruídas após este período. No decorrer da dissertação foram citadas

falas e discussões ocorridas nos grupos focais. No final das falas, colocou-se a letra 'S' e os números '1 a 4', seguidos da letra 'G' e do número '1' para indicar diferentes sujeitos que participaram do primeiro grupo; a letra 'S' e os números '1 a 5', seguidos da letra 'G' e do número '2' indicavam os diferentes sujeitos do grupo 2. A intenção desta codificação foi a de preservar a identidade dos sujeitos.

O projeto foi aprovado pela Comissão de Ética e pesquisa do HPS em 25/04/2003 (Anexo A).

O capítulo a seguir apresenta os achados do estudo. O texto analisa o entendimento dos sujeitos da pesquisa sobre os riscos do acidente de trânsito no cotidiano do seu trabalho, destacando como este entendimento está relacionado ao conhecimento das características do contexto onde eles vivem e trabalham.

4 MOTO-BOYS DE PORTO ALEGRE: CONVIVENDO COM OS RISCOS DO ACIDENTE DE TRÂNSITO

4.1 Percebendo os riscos do acidente de trânsito como inerentes ao cotidiano do trabalho

*É que normalmente o motoqueiro [...] já está acostumado [...] já é normal pra nós [...] tu cair um tombo, um choque leve contra outro veículo [...] se eu for contar todos os acidentes, no caso, tudo o que houve comigo dá quase uns dez. [...]. (S1G1)
[...] o cara está em cima de uma moto trabalhando [...] tá correndo o risco. (S5G1)*

A análise das discussões indica que, para os moto-boys, não foi difícil participar de discussões sobre a temática 'risco'. Isto significa que 'risco' é uma palavra que faz parte do vocabulário dos moto-boys e tem algum sentido para eles. Além disso, a possibilidade do desenvolvimento de discussões grupais e a capacidade de produzir narrativas coletivas sobre a temática indica que os moto-boys compartilham experiências de vida nas quais o 'risco' está presente. Ou seja, 'risco' é um elemento constituinte do cotidiano e da sociedade em que vivem. Segundo Lupton (1999, pág. 9),

nas sociedades contemporâneas ocidentais, o substantivo risco e o adjetivo arriscado tornaram-se comumente usados tanto nos discursos dos especialistas quanto do público leigo. Um aparato de pesquisas, conhecimentos e recomendações desenvolveram-se em torno do conceito de risco. A análise do risco, a avaliação do risco, a comunicação do risco e o gerenciamento do risco são os maiores campos de pesquisa e prática usados para medir e controlar o risco em várias áreas como na medicina, na saúde pública, nas finanças, no direito, nos negócios e na indústria.

As falas e discussões grupais sobre o risco do acidente de trânsito são sempre organizadas através de uma descrição detalhada do contexto do trabalho e dos elementos deste contexto que influem ou contribuem para a produção desses riscos. A ênfase a esses elementos sugere que os pontos de vista dos moto-boys sobre os riscos do acidente de trânsito se confundem com os seus pontos de vista

sobre o trabalho de moto-boy. Eles percebem estes riscos como inerentes à profissão. Para eles, ser moto-boy é, portanto, indissociável da possibilidade de envolvimento em acidentes de trânsito.

A consciência do risco resulta de uma espécie de aprendizado construído através da própria experiência de ser moto-boy. O conhecimento que embasa os pontos de vista dos moto-boys sobre o risco do acidente de trânsito é de natureza empírica e não científica.

4.1.1 O que é ser moto-boy?

A Classificação Brasileira de Ocupação do Ministério do Trabalho e do Emprego, documento normalizador do reconhecimento, da nomeação e da codificação dos títulos e conteúdos das ocupações no mercado de trabalho brasileiro, reconhece o ofício de moto-boy como profissão através do código CBO 519110 (moto-boy, motociclista). A função principal do moto-boy, segundo esta classificação, é coletar e entregar documentos, valores, mercadorias e encomendas; realizar serviços de pagamentos e cobrança; roteirizar entregas e coletas; localizar e conferir destinatários e endereços; emitir e coletar recibos do material transportado; bem como preencher protocolos, conduzir e consertar veículos (MOTOBOY, 2003; MOTOBOY, 2004). Mesmo existindo esta recente classificação, em Porto Alegre, a profissão ainda não está regulamentada.

Os moto-boys reconhecem que as tarefas acima citadas fazem parte da especificidade da sua profissão, porém, complementam esta especificidade com elementos como a informalidade e o risco.

Para os sujeitos da pesquisa ser moto-boys é:

[...] uma profissão igual às outras, normal. (S1G2)

[...] entregador, paga conta, paga um monte de coisa. (S4G2)

[...] é profissão, no caso, mas eu no meu passeio sou motoqueiro [...]. (S5G2)

[...] é o que é comissionado. (S2G1)

Como a profissão ainda não está regulamentada, ainda não há lei que mencione quais são as exigências para ser um moto-boy autônomo nem para um empregado. Atualmente, existem cerca de 12.000 moto-boys trabalhando em Porto Alegre (MOTOBOY, 2003). Considerando-se, que a frota de motocicletas da cidade atualmente é de 46.705 (APÊNDICE 4 - Gráfico 6), 26% dos proprietários destes veículos são moto-boys. O grande número de moto-boys circulando no trânsito de Porto Alegre sugere que esta é uma profissão que atende as demandas da sociedade. Como afirma um dos sujeitos da pesquisa, ao se referir à profissão de moto-boy, *o mercado exige, o mercado pede (S2G2)*.

A análise dos dados sugere que, na falta de melhor oportunidade, ingressar na profissão de moto-boy é uma opção relativamente rápida e fácil para resolver o problema do desemprego.

*Por que vocês acham que a profissão cresceu tanto? (Andréa)
Desemprego. (S4G2)*

Desemprego e facilidade que tu tem de arranjar emprego, basta tu ter uma moto. Tu ter uma moto é a mesma coisa que uma faculdade, te abre muitas portas, é verdade. Não existe motoqueiro que esteja desempregado, ou não quer, né, porque vaga tem. (S2G2)

Se alguém te perguntar se tu quer ser moto-boy, todo mundo vai dizer que tu não quer, é por falta de opção. (S4G2)

Para os sujeitos da pesquisa, ser moto-boy é ser um profissional discriminado. A principal causa apontada para esta discriminação é o fato de os moto-boys serem

trabalhadores do mercado informal.

E a questão do moto-boy ser mal visto, já se falou que a sociedade que exige [...] porque que vocês acham que são mal vistos? (Andréa) Eu disse, né, o justo paga pelo pecador. (S4G2)
Porque discriminam, porque tudo o que acontece...(S1G2)
Porque é uma coisa informal a telentrega, até hoje, não sei quantos anos já existe, as empresas de telentrega não são regulamentadas, então é um comércio, é um meio informal, então é mal visto, acho que à medida que se tornar uma coisa formal [...] fica bom tanto pro empresário quanto pro funcionário, no trânsito, vai ter uma como posso dizer, um outro visual, né, e o servicinho tá esperando com certeza. (S6G2)
Não é só no trânsito, é geral, o moto-boy é mal visto em tudo que é sentido. (S1G2)
É verdade. (S2G2)

O moto-boy do trabalho informal não tem o mesmo ‘visual’ que o trabalhador formal. Conforme as falas abaixo, um moto-boy de uma empresa formal pode ser identificado através da padronização do baú⁴ e de uniformes. No caso do moto-boy trabalhador do mercado informal, ao contrário, não tem como ser identificado e pode ser confundido com bandidos.

Veja como poderia ser diferente, por exemplo, o cara viu um motoqueiro fazendo uma coisa no trânsito que foi extrapolante, pra quem que ele vai reclamar? A maioria dos baús não tem telefone, então é uma coisa informal. Agora se fosse uma coisa formal, se eu vejo uma coisa errada no trânsito, eu vou ligar pra empresa dele e vou dizer: pô, o teu motoqueiro tá fazendo isso, isso e aquilo. (S6G2)
Vou te citar um exemplo, aqui, eu visito um cliente ali na Nilo Peçanha, quase 4 anos, que eu visito ele, aí nas duas últimas vezes que eu fui eu cheguei na portaria: ah! Vou lá no seu R. Não, agora não pode mais subir, agora eu vou tocar aqui pra ele e ele tem que descer. Tá, mas o que que houve, eu venho nesse prédio aqui há quase 4 anos? Não soube o que que aconteceu? Foi assaltado um apartamento aqui [...] então os moto-boys estão proibidos de entrar (S1G2).
Uma empresa mais próxima do formal que eu acredito [...] é a P. [...] o baú dela é padronizado e eles tão sempre com sapatinho preto e calça igual [...] eles fazem exigência pra motoqueiro tipo segundo grau e moto 2000 pra cima e tem que ter boa apresentação, pagam fixo e ajudam com despesa de manutenção da moto. (S6G2)

⁴ Baú é a caixa que o motoboy tem sobre o banco da motocicleta para carregar suas mercadorias (Nota da autora).

Além de fatos concretos, como o de comparar bandidos com moto-boys, a sociedade brasileira vê com olhar discriminatório o mercado informal, tão comum na modernidade tardia. A desvalorização do trabalhador do mercado informal deve-se ao fato de ser um mercado destinado a pessoas excluídas do mercado formal de trabalho.

Na modernidade tardia, apesar dos avanços no campo da tecnologia e da ciência que criaram novos recursos para facilitar a vida das pessoas, as sociedades também convivem com problemas gerados por situações de exclusão e marginalidade (GIDDENS, 2002).

Há várias pessoas excluídas do mercado de trabalho brasileiro como consequência da globalização e do desemprego gerado pela política neoliberalista (LAKATOS; MARCONI, 1999). No período anterior ao estabelecimento da ideologia neoliberal no Brasil, a maioria dos empregos era gerado pelas indústrias. Com o processo de automação das indústrias houve um aumento do índice de desemprego. A tendência atual das empresas, em geral, é contratar empregados utilizando contratos de trabalho temporários, ou através de empresas terceirizadas, para diminuir os custos (LAKATOS; MARCONI, 1999). As empresas que terceirizam serviços ou as que administram os contratos temporários geralmente oferecem baixos salários e não garantem estabilidade no emprego. Este fluxo de trabalhadores da indústria para o trabalho informal, no caso dos moto-boys, está evidenciado no Quadro 1, do capítulo, 3 na página 40. Alguns dos moto-boys que participaram da pesquisa já trabalharam em indústrias na função de caldeireiro, metalúrgico e operador de empilhadeira.

Como no caso do moto-boy abaixo, a idade pode ser um fator de exclusão do

trabalhador do mercado formal. O moto-boy relatou que, ao ser demitido do seu emprego de bancário, teve dificuldade de reingressar no mercado de trabalho formal em função da sua idade.

[...] eu comecei de moto-boy pela falta de opção, pela discriminação da idade [...] (S1G2)

O elemento risco é desvelado nas falas relacionados às oportunidades da vida das pessoas.

*O que é ser moto-boy para vocês? (Andréa)
É uma profissão, né, como tem outras profissões. O que é ser PM? É uma profissão, tá correndo risco? Tá, nós também, é uma profissão (S2G2).
Eu preferia instalar som, só pelo risco [que é menor do que o risco de ser moto-boy]. [Ser moto-boy] é bom, tu tá na rua e tudo, mas se dá acidente... (S4G2)*

Optar entre riscos é característica da sociedade de risco da modernidade tardia (GIDDENS, 2002).

A informalidade e o risco da profissão acompanham os moto-boys desde o seu surgimento.

O incremento dos meios de comunicação que possibilitou a globalização (GIDDENS, 2002; LAKATOS; MARCONI, 1999) trouxe novos conceitos, novos comodismos e novas necessidades, por exemplo, as telentregas.

[...] o crescimento da população que tá exigindo cada vez mais os serviços, cada vez mais, se tu tá em casa bem deitado, olhando uma tv, por que tu não vai pedir que alguém leve uma coisa pra ti? (S1G2)

A localidade do mundo global não é o que a localidade costumava ser numa época em que a informação movia-se apenas junto aos corpos dos seus portadores (BAUMAN, 1999). Na modernidade tardia, as pessoas permanecem por um longo

tempo em seus locais de trabalho ou confinadas em seus lares e procuram atender as suas demandas solicitando coisas pelo telefone ou pela Internet.

Os moto-boys preenchem os espaços que o telefone e o computador deixam, cumprindo a tarefa, impossível, por enquanto, de levar mercadoria de um lado a outro por intermédio de ferramentas tecnológicas (TOLEDO, 2003).

O moto-boy é uma opção de profissão para excluídos do mercado global de trabalho.

[...] basta tu saber andar de moto e conhecer Porto Alegre [...]
(S1G2)

Eu não tinha carteira, aí descobri a vaga e fui, o cara chegou e tô precisando pra hoje e eu: então tá, é comigo, peguei e entrei. No outro dia que eu fui encaminhar os negócios e tirei a carteira, mas até pegar a carteira levou quase dois meses. (S3G1)

É, hoje tu vai procurar um emprego, é 300 pila, 400 no máximo, e exigindo muita coisa: [...] tem que ter segundo grau, curso de informática e mais alguma coisa, pra tirar 300/400 reais. Quando eu iniciei nesse ramo, a gente vê muito pela parte do dinheiro, tu esquece os riscos, quando tu pensa em dinheiro tu esquece todos os riscos que tu tem. Quando tu tem ali uma projeção de tu ganhar 700/800, dependendo do teu trabalho [...]. (S3G1)

Tu começaste por falta de opção? (Andréa)

Pela necessidade de ganhar mais, porque na minha condição não adianta ter um emprego de 300 reais, se é pra mim sair de casa pra ganhar 300 reais eu não saio, não cobre os custos que eu tenho, pelo contrário, vai acarretar mais contas, então foi por isso. (S3G1)

E outra coisa Andréa, nessa profissão os requisitos essenciais pra tu começar, não tem aquela burocracia grande que as empresas têm sabe, é só tu ter moto e saber pilotar, e bota um guia [de endereços] embaixo do braço e vai andar. Já não perguntam se tu tem segundo grau, tem uma empresa ou 2 aí que fazem esse tipo de... mas, se tu for bom eles até deixam de lado isso aí... primeira coisa, tu conhece Porto Alegre? Conheço. Então tá, tá empregado. (S1G2)

Te dão uma oportunidade de uma semana e dependendo do teu desempenho, se o cara é excelente não te pedem mais nada. (S3G1)

Por parte das pessoas interessadas em serem moto-boys, é fácil conseguir trabalho. Não existem 'burocracias' para que um indivíduo se torne moto-boy. Basta que ele tenha uma motocicleta, às vezes nem há solicitação da carteira de motorista.

[...] a moto gasta menos [...] que um automóvel, que tu pagar um funcionário pra ti fazer o serviço de ônibus, por isso que a profissão tende a crescer mais ainda. (S1G2)

E é rápido. Com as passagens que eu iria ganhar da minha empresa eu pago minha moto e boto gasolina. (S2G2)

Contratar moto-boys para o trabalho é uma alternativa econômica e eficaz para os patrões. A eficácia é medida através da economia e da rapidez com que as entregas são realizadas.

Mesmo com a visível necessidade e abertura do mercado aos moto-boys, a profissão que surge na modernidade tardia tem duas opiniões. Uma é que o moto-boy já faz parte do cotidiano das pessoas e o outro é de que eles sofrem críticas por conta da maneira que cumprem suas tarefas.

A sociedade criou o moto-boy, né, criou todo esse comodismo [...] e a própria sociedade que discrimina, discrimina o moto-boy. Mas aquela mesma pessoa que te xinga na rua, que quando tu passa toca no retrovisor dele, ele quer receber o remédio, o documento, aí ele te chama pra fazer aquele serviço com pressa e que no trânsito ele te xingou. Então no trânsito ele te discrimina, mas para ser bem atendido aí ele te chama em casa [...]. (S1G2).

Através desta fala pode-se constatar um paradoxo na profissão moto-boy. A mesma sociedade que possibilita o surgimento desta profissão, por outro lado, a discrimina. O contraste neste paradoxo, sob o olhar do moto-boy da fala, é em função dos benefícios e dos danos que um moto-boy pode causar a esta mesma sociedade (entregas *versus* acidentes de trânsito).

4.1.2 O cotidiano dos moto-boys

Apesar do reconhecimento de que os riscos do acidente de trânsito não são os únicos riscos presentes no seu cotidiano de trabalho, estes são destacados como os

mais importantes por implicar danos à integridade física e risco de vida. Os trechos de discussão apresentados abaixo demonstram essa importância.

É arriscado ser moto-boy? (Andréa)

É, não precisa mais nada. (S2G1)

É muito arriscado, têm vários riscos, é, tem o risco do acidente, que nós estamos colocando, risco de furto do cara, chegar pra fazer uma entrega e o dá pra cá: assalto! (S5G1)

Risco de perder o cliente, risco de perder a qualidade do serviço da empresa que tu tá prestando, risco de 100%. (S2G1)

Risco de perder aquela entrega [...] amigos meus perderam a entrega, pega um documento importante para assinar e cadê o documento? (S4G1)

Principal disso eu acredito é o risco de vida, comparado à profissão de bombeiro, sabe, principal é o risco de vida. (S1G1)

Pessoal, entre todos os riscos que vocês me contaram: o de violência com o moto-boy, risco de perder documentos, de perder o emprego, o risco de acidente de trânsito, que prevalência têm sobre todos os outros riscos? (Andréa)

O maior risco é o acidente de trânsito. (S1G1)

É o principal, né, é o principal, acidente de trânsito é o maior risco, risco de tu perder um documento, é documento, não sou eu que tou atirado ali, isso aí tu dá um jeito, documento, material, bem material, dinheiro, desde que seja 5000, prefiro perder 5000 do que quebrar um fêmur, isso aí se dá um jeito, o pior é o acidente mesmo, o risco de vida, 5000 tu vai atrás, agora a perna, aí eu tô há um ano parado. (S3G2)

Não adianta, 1000 vezes o acidente. (S5G1)

Os moto-boys adquirem seu conhecimento de mundo conforme vão experienciando o cotidiano de suas vidas. A análise mostra que este contexto influi e potencializa os elementos identificados pelos moto-boys como possíveis causadores do principal risco do seu cotidiano: o de acidentes de trânsito.

A seguir, com base nas falas dos moto-boys, apresentam-se os elementos do contexto em que se moldam os pontos de vista dos riscos do acidente de trânsito para os mesmos.

Ao descrever as especificidades do seu trabalho, os moto-boys destacam as características urgência, competição, interesses financeiros, e outras, que podem ser classificadas num âmbito mais geral, como elementos constituintes de um mundo globalizado e capitalista neoliberal.

A ideologia neoliberal presente nos dias atuais, no caso, no Brasil, redireciona a intervenção do Estado. Essa ideologia reage contra o poder intervencionista do Estado e a produção de bem-estar aos cidadãos por este Estado. Na economia, sem a intervenção do Estado, o mercado tende a ser competitivo para auto-regular-se (LAKATOS; MARCONI, 1999).

Para as empresas de moto-boys que Diniz (2003) pesquisou, o desempenho é parâmetro para avaliar a competência dos moto-boys. O autor encontrou uma contradição entre a supremacia da quantidade sobre a qualidade dos atos realizados. Na pesquisa de Diniz, competente é aquele capaz de ajustar as suas capacidades às tarefas do setor.

Embora se possa considerar pessoais os modos pelos quais os moto-boys vêem o risco do acidente de trânsito, estes modos resultam apenas parcialmente de pensamentos individuais, pois, como argumentam os estudiosos do risco, o processo do pensamento que produz pontos de vista sobre risco depende do contexto social e cultural em que o risco em questão está inserido (PETERSEN; LUPTON, 1996; LUPTON, 1999; OLIVEIRA, 2001a). Nesse sentido, as maneiras como os moto-boys vêem o risco do acidente de trânsito estão interconectadas aos seus modos de ver o contexto no qual este risco faz algum sentido.

Os teóricos que argumentam em favor do caráter sociocultural da noção de risco na modernidade tardia afirmam que esta é influenciada pelos valores morais que permeiam as relações sociais. Para eles, os sentidos do risco implicam, portanto, julgamentos de valor (DOUGLAS, 1982; NEVES, 2004; OLIVEIRA, 2001a, GIDDENS, 2002).

Eu acredito que a profissão moto-boy cresceu muito porque é bem remunerada, eu acredito que poderia ser melhor pelo risco que a gente corre [...] eu trabalhei anos em metalúrgica sabe, eu ganhava

na média, vamos supor, 370 há cinco anos atrás [...] quando eu comecei a trabalhar de moto ganhava a média de 1500 por mês, uma diferença grande, tem risco que eu não tinha lá [...] o trabalho de metalúrgica também acontece acidentes [...] mas o risco não é o mesmo [...]. (S1G1)

Nas falas dos moto-boys sobre os riscos do acidente de trânsito, os valores pessoais que embasam julgamentos individuais sobre a importância do risco do acidente de trânsito estão sempre apresentados numa certa estrutura contextual.

Na discussão acima, os moto-boys revelam que, numa escala de valores, a segurança ocupa uma posição de menos importância do que o dinheiro e o cumprimento das demandas do trabalho. Segundo eles, vários fatores estão implicados no risco do acidente de trânsito. Esses fatores podem ser classificados em: humanos, ambientais, mecânicos e fatalidades.

Os moto-boys dão ênfase às falhas humanas ou imprudências como causas do risco de que esses acidentes venham a acontecer. Nas suas explicações sobre o acidente de trânsito, chamam a atenção para falhas pessoais e falhas dos outros, embora as falas identifiquem mais os outros como provocadores de acidentes do que eles próprios.

O fator cansaço é lembrado pelos moto-boys como um fator provocador da falha humana que é comum no cotidiano destes profissionais

Conheço uma pessoa que dormiu na moto, na madrugada, trabalhando de dia e de noite [...] foi se acordar no hospital. (S5G1)

A sobrecarga de entregas dentro de um período curto de tempo acaba provocando aumento de velocidade para dar conta das demandas. A sobrecarga pode ser porque o moto-boy pegou muitas bandas, ou porque as empresas exigem isto dos moto-boys. A sobrecarga provoca cansaço que diminui os reflexos e a

atenção exigidos no trânsito.

[...] às vezes a gente se sobrecarrega, né, eu trabalhava antes de me acidental [...] até às sete na confeitaria, às sete ia pro restaurante, trabalhava até a meia hora, ficava lá até terminar as entregas. À uma hora da noite ia pra casa dormir pra no outro dia sair às oito horas da manhã, então é uma rotina, trabalha sábado, trabalha domingo, não pára nunca e aí vem o cansaço físico. (S1G1)

A pressão provocada pelas empresas das quais eles são empregados e pelos seus clientes é diária no serviço. No trânsito, eles são interrompidos por ligações para os seus celulares pessoais ou rádios, cobrando porque ainda não chegaram ao destino. Além do elemento ‘pressão’ isto pode proporcionar momentos de distração que podem levar à ocorrência de um acidente de trânsito.

A empresa onde o moto-boy trabalha vai ligar pra ele ó, o pessoal da empresa X tá cobrando que tu não chegou ainda [...] essa pressão na hora do serviço, no trânsito, ó o que atucana muito. (S1G1)

É, o rádio atucana muito, quando tu trabalha sem o rádio parece o seguinte, parece que tira 10 cabeças gritando nas minhas orelhas. (S5G1)

É aquela coisa, né, em primeiro lugar eles querem ganhar o dinheiro deles, satisfazer o cliente que tá esperando, que ligou. (S1G1)

Momentos de indecisão no trânsito, em que o moto-boy tem pensamentos tipo ‘vou ou não vou?’ podem se constituir em situações de risco segundo eles. O cálculo das possibilidades de uma tomada de decisão ocorre quando o sujeito depara-se com o risco. Aí ele tem que decidir o que fazer (GIDDENS, 2002).

Outro risco muito grande é a indecisão [...] têm algumas situações que a gente vê, tem tempo de prevenir, mas fica naquela indecisão, né, vou ou não vou, aí quando a gente não sabe se faz tal coisa ou não, quando tu resolve fazer não dá mais tempo. (S1G1)

Tu tens duas escolhas? (Andréa)

Tu tens duas escolhas e não sabe qual é a certa. (S1G1)

Certa pra quê? Pra ti não te machucar? (Andréa)

É para evitar, porque tu vê o risco na frente. (S1G1)

É tipo uma acelerada, né, tu vê que tão te fechando, tu sente que uma acelerada é melhor que frear [...] pra sair daquilo ali [...]. (S5G1)

Para os moto-boys, ser um motociclista ou moto-boy experiente também influi na possibilidade da ocorrência de um acidente de trânsito. A experiência do motociclista tem a ver com a sua habilidade para dirigir a moto e capacidade para enfrentar situações rotineiras ou repentinas no trânsito.

A falta de experiência também tem a ver com andar em alta velocidade e desrespeitar a sinalização para cumprir suas responsabilidades, pois, se o moto-boy ainda não conhece os endereços da cidade, tem que correr mais para ainda achar os endereços e fazer as entregas no tempo esperado. Precisa contar com a sorte para não se acidentar, ainda mais se estiver cometendo imprudências. Conforme já demonstrou o trabalho de Diniz (2003), o moto-boy experiente normalmente traça suas rotas, o que lhe permite elaborar estratégias que sustentam o compromisso entre produção e segurança.

As falas abaixo demonstram a importância dada pelos moto-boys à questão da experiência.

*A aula prática pra fazer carteira [...] deveria [...] ser no trânsito não em circuito fechado. (S6G2)
[...] não tem cachorro, não tem pedestre, não tem nenhum carro [...]. (S2G2)*

*[o inexperiente] não tem noção de espaço, não tem noção pra frear, não tem noção de nada. (S1G2)
[...] tá começando, tá tocando, tá contando com a sorte [...]. (S4G1)*

Eu já sei o que dá pra mim fazer e o que não dá pra fazer no meu horário [...] se tu é como aqueles novatos [...] vou pegar todas [as entregas] [...] quando tu vê, tá dando um pau⁵ e chega às seis horas e tá com umas cinco entregas [...] e eu com minha experiência não pego [...]. (S5G1)

Tu elimina 60-70% dos acidentes com a experiência no trânsito. (S4G2)

[...] eu só fazia o transporte, então, e olha, eu tenho que levantar as mãos pra cima que eu não me acidentei dentro de Porto Alegre não sei como, porque eu não conhecia nada eu só pelo, digamos assim,

⁵ Dando um pau quer dizer dirigir em alta velocidade (Nota da autora).

tu olhou, deu pra tocar, toca, não me ligava em placa, não me ligava em sinalização, no começo foi um horror, foi um horror, aí depois que eu fui pegando, conhecendo mais [...] tu já tá mais por dentro, tu conhece mais, tu sabe os atalhos, tu sabe quanto tempo que tu precisa [...]. (S4G1)

O excesso de experiência, por outro lado, pode não ser positivo no sentido de que pode levar o moto-boy a aprender modos arriscados de dirigir.

[...] vai passando o tempo [...] vai vendo muitos exemplos que não deve fazer [...] passando sinal vermelho, pegando corredor de ônibus [...] fazendo coisas que não devem [...] ele vai tomando cada vez menos cuidado. (S6G2)

O comportamento de pessoas que se arriscam mais que outras é, às vezes, visto como uma característica imutável de alguns motoristas.

Tem cara que é louquinho, é louquinho sempre [...]. (S4G2)

Depende de cada um [...] o cara já sofreu vários acidentes [...] com a perna mecânica empina e [...] não toma jeito. (S6G2)

Outras vezes, os moto-boys mencionam que o comportamento dos motoristas muda em determinadas épocas do ano.

Véspera de feriado, véspera de carnaval, véspera de natal, véspera desses eventos o comportamento dos condutores de veículos muda, é uma coisa assim geral, né, aí então se aumenta o risco. (S2G2)

No horário do trabalho dos moto-boys, várias pessoas participam do trânsito. Os outros são vistos como riscos potenciais para o acidente de trânsito. Quando falam de seus acidentes, os moto-boys geralmente não se colocam na posição de culpados. Joffe (1999) demonstra esta mesma posição dos sujeitos em sua pesquisa sobre respostas culturais para o risco da AIDS. Joffe (1999) considera que a resposta aos riscos da vida tem um caráter emocional. O indivíduo, segundo Joffe (1999), procura se proteger de identidades negativas, não assumindo a culpa por

determinado risco ou dano.

O brabo é que a gente não tem que se cuidar, tem que cuidar dos outros. (S5G1)

O cara tava estacionado, aí eu entrei na Otto assim, quando eu entrei ele arrancou e dei no meio [...] ele não olhou no retrovisor. (S5G2)

Acredito que ele não tenha me visto, ele arrancou e me colidiu [...] ele comentou no local do acidente que ele tinha bebido [...] não houve como provar porque não foi feito teste do bafômetro. (S1G1)

[...] foi fazer ultrapassagem na linha contínua e o outro veio na maldade e pegou o cara [...]. (S6G2)

abriu o sinal [...] eu dobrei e ela saiu do carro e caiu por cima da moto, atirei longe. (S1G2)

Os outros, relacionados pelos moto-boys nas suas falas são os pedestres, as mulheres, os homens e os outros carros.

Os pedestres imprudentes, no entender dos moto-boys, são elementos causadores de acidentes.

O fato de os pedestres não atravessarem exclusivamente na passarela de pedestre [...]. (S6G2)

Na frente do ônibus sempre tem um 'animal' que se atravessa [...] ele se atravessou [...] bateu [...] eu caí [...]. (S3G2)

A análise das falas sugere que a percepção dos moto-boys sobre a influência do gênero no risco do acidente de trânsito é permeada por idéias do senso comum sobre características típicas do masculino e do feminino. As mulheres motoristas são associadas, pelos moto-boys, a adjetivos como desligadas, medrosas, apavoradas, indecisas e inseguras no trânsito. Os moto-boys, contudo, relativizam os seus conceitos sobre as mulheres, afirmando que toda regra tem sua exceção. As falas dos moto-boys sobre as mulheres no trânsito apresentam um certo tom 'machista'.

Têm umas que antes de dar o amarelo já tão freando [...]. (S5G1)

[...] quando vi apareceu um fuca e a mulher na direção do fuca se

apavorou [...] (S1G2)

Eu não tenho muita coisa contra mulher, eu só noto que ela é muito devagar. (S6G2)

Eu, todos os acidentes foram com mulher. (S5G1)

Elas são mais descuidadas? (Andréa)

É, são mais descuidadas, e aí ela olhou pros lados, viu que eu vinha vindo e tocou. (S5G1)

Vocês concordam? (Andréa)

Eu, esse esporro que eu tomei na mão foi uma mulher também, uma mulher na descida da Lucas. (S4G1)

Mulher é mais desligada, ela tem medo, ela não sabe se mete ou não mete e ela fica naquela [...]. (S5G1)

Não olha no espelho, não é corajosa, que mais? (Andréa)

Não, tem muitas mulheres que são braço, dão um baile na direção. (S3G1)

É, toda regra tem sua exceção. (S5G1)

A literatura sobre a divisão sexual do trabalho demonstra que o trabalho feminino ainda é percebido como preferencialmente ligado às suas experiências domésticas (AMÂNCIO, 1994; LOPES, 1996; LOURO, 2001).

Acho que em termos do que tu tá colocando aí, Andréa, da diferença da mulher, acho que a mulher vai perder na pegada de trânsito, homem eu acho que é mais. (S3G1)

Varia, assim como varia de homem. (S6G2)

Tem mulher bem espertinha. (S1G2)

Isso seria um ponto que a mulher não teria no trânsito, eu digo essa pegada, essa vontade de...ficam atrás do carro já não vão. (S3G1)

E, Andréa, tem que ver a força que tu faz. Durante o dia, a gente forceja em cima numa moto bah! Me lembro no início cara eu chegava em casa com uma dor no corpo!

Isso que tu não pega peso, tu já viu eu carregado, né? (S4G2)

E o capacete de um quilo e meio fechado em cima da cabeça? (S1G2)

Eu já carreguei [...] um saco de estopa tamanho família assim cara! (S5G2)

Nós tínhamos feito um comentário acho que foi na primeira reunião que a moça né, a mulher no ramo de moto-boy talvez tenha que se mostrar muito ágil, mais ágil que o homem pra poder ser aceita porque há um preconceito de que a mulher não vai conseguir suprir com as exigências do cliente como o homem. (S6G2)

Provavelmente, essa percepção negativa que os moto-boys atribuem ao desempenho da mulher no trânsito e na profissão de moto-girl é influenciada pela

idéia de que o lugar das mulheres não é no trânsito. Quando elas optam por esta profissão, os atributos também são semelhantes aos do trabalho doméstico (cuidado, organização, limpeza). Para os moto-boy, moto-girl é:

*Mais organizada, mais cuidadosa, mais limpinha. Isso é uma verdade porque eu chego abro meu baú e atiro tudo pra dentro. (S5G2)
Devem ser mais cuidadosas no trânsito também. (S6G2)*

O trabalho masculino, por sua vez, ligado a atributos como força física, coragem, tenacidade e outros, são componentes positivos da identidade social viril (LOPES, 1996). Esses componentes, são exigidos pelos clientes, segundo um dos moto-boys. Neste caso, as características atribuídas às mulheres serviriam para amenizar as exigências dos clientes na profissão e diminuir os riscos da profissão.

Eu desde o começo eu sempre achei legal que tivesse moto-girls no ramo porque faria com que os clientes tivessem a consciência de [...] que a entrega levaria mais tempo pra ser feita porque a moçada tem que se comportar dentro das regras do trânsito [...] sabe, mulher, moça, é mais delicada, já mexe naquela coisa bruta igual ao homem que tem tendência a fazer mil coisas e tal e aí favoreceria a mim, no caso, se não houvesse aquela exigência, pô, esse aí é o cara ou não é o cara? Se houvesse aquela consciência de equilíbrio que talvez as moças pudessem trazer pro ramo, pra mim seria melhor, não ia ter que me estressar pra fazer as entregas me arriscando tanto no trânsito (S6G2)

Como mostra a discussão abaixo, os homens representam risco. A discussão pode ser interpretada como uma forma de afirmação da força, agressividade, e espírito de aventura como características típicas dos homens motoristas.

*Acho que os homens são piores. (S2G2)
A mulher é apenas um motivo de estresse, o homem é um risco. (S6G2)
A mulher quando bate não demole, o homem destrói. (S1G2)
O homem toca por cima do cara. (S4G2)
Tu não vê uma mulher fazendo pega, dando um sarrafo⁶ no carro, tu nunca vê, né, é só homem. (S5G2)*

⁶ Dando um sarrafo quer dizer dirigindo em alta velocidade (Nota da autora).

Outra implicação no risco do acidente de trânsito, segundo os moto-boys, é o tipo de veículo dirigido pelos outros motoristas. Os carros maiores e que são mais velozes do que a motocicleta, representam maior risco.

Caminhão e ônibus não respeitam motoqueiro (S4G1) e lotação. (S5G1)

[...] quem tem carro bom, potente, carro importado se acha dono da rua. (S2G2)

Na verdade, como os carros não andam sozinhos, são os motoristas que são um risco. O corpo do motociclista é vulnerável ao acidente, já que há perigo do seu corpo ser ejetado à distância ou de sofrer esmagamentos pelos outros carros (FREIRE, 2001). Talvez seja por isso que os moto-boys usam um modo metafórico ao fazer referência aos veículos como 'risco'. O que toca os seus corpos são os outros carros e não os seus motoristas.

Dá o gás na hora errada⁷, uma sinaleira que fura, aproveitar um sinal. (S5G1)

Fatores como imprudências no trânsito e alta velocidade são considerados elementos causadores de acidentes, mas foram pouco citados como causas pessoais. Geralmente, imprudência é um adjetivo atribuído ao culpado pelo acidente, 'os outros'. Os outros (culpados) são: os pedestres, as mulheres, os homens e os "carros".

Quando assumem a posição de trabalhadores, reconhecem e enxergam situações arriscadas pertinentes ao contexto do seu trabalho. Mas para eles serem responsáveis nas suas tarefas, entregarem os pedidos ou pagarem contas na hora, se arriscam, abusando da velocidade.

⁷ Dar um gás quer dizer desenvolver alta velocidade (Nota da autora).

Quando ocorrem os acidentes de trânsito, os moto-boys atribuem diversas razões que contribuem para que ocorram. Às vezes, esta razão é atribuída às 'bruxas' ou ao azar quando os moto-boys não conseguem explicar exatamente a causa dos acidentes.

Viver no universo da modernidade tardia, para Giddens (2002), é viver num ambiente de oportunidades e risco, concomitantes de um sistema orientado pela dominação da natureza e para a feitura reflexiva da história. Sina não tem papel formal a desempenhar em tal sistema que opera através do controle humano dos mundos natural e social. O universo dos eventos futuros está aberto para ser moldado pela intervenção do homem, dentro dos limites, que, tanto quanto possível, são regulados pela aferição do risco. Mas, a noção de sina não desapareceu nas sociedades modernas (GIDDENS, 2002). Tem-se exemplo da noção de sina na fala abaixo sobre um moto-boy que se acidentou várias vezes.

Tem motoqueiro aí que [...] é um pé frio.(S2G1)

Embora o conceito de sina tenha a conotação de um futuro parcialmente determinado, também envolve normalmente uma concepção moral de destino. Um exemplo desta concepção é a crença em elementos místicos.

*[...] nesse dia, como diz meu colega, as bruxas estavam soltas, tava todo mundo pirado, desde o começo do dia eu já tinha percebido.
(S6G2)*

Nesse sentido, sina tem pouco a ver com o fatalismo do modo como esse termo é entendido hoje. "Fatalismo é a recusa da modernidade e o repúdio a uma orientação de controle em relação ao futuro em favor de uma atitude que deixa que os eventos venham como vierem" (GIDDENS, 2002, p. 105), como aparecem na fala anterior e na abaixo.

Teve um mês [...] que eu bati o recorde, eu me acidentei três vezes, assim coisinha leve, né cara, mas mês azarado. (S1G2)

Segundo Giddens (2002, p. 121), “a sorte é o que precisamos quando contemplamos uma situação arriscada, mas ela tem uma conotação mais ampla, também, como meio de relacionar a oportunidade com a fatalidade (como boa ou má sorte)”.

Dentre os fatores ambientais, a chuva é destacada pelos moto-boys como um fator de risco do acidente de trânsito.

Chuva é um risco. (S4G2)

A probabilidade aumenta bastante com a chuva. (S2G2)

É o maior risco de acidente é na chuva, sem dúvida. (S1G2)

É maior de que dia seco? (Andréa)

Muito maior, porque [...] os freios da moto já não segura no seco, imagina na chuva. (S1G2)

A chuva pode provocar aquaplanagem da motocicleta e a pista molhada aumenta a distância para um veículo parar no caso de uma frenagem (VASCONCELLOS,1998).

No seco já não segura o freio, né, é vários metros até tu parar e na chuva nem se fala, né, se tu andar a 78-80 na chuva tu quer te matar. (S1G2)

No início da chuva [...] libera o óleo da pista [...] aquela primeira meia hora é fatal. (S5G1)

Eu cai sozinho por causa da chuva, caí em cima de um torrão de barro, fazer o quê? Eu freei, a moto virou, eu fui pro chão. Se não tivesse chovido, eu não teria caído. (S2G2)

Um outro motivo para a chuva contribuir para a probabilidade da ocorrência de um acidente de trânsito é o fato de que o corpo do motoqueiro com roupas impermeáveis molhadas pode deslizar sobre o banco molhado da motocicleta.

A moto saiu de baixo de mim [...] tava chovendo [...] a moto sumiu, quando eu vi ela tava em baixo da Kombi. (S2G1)

Segundo os moto-boys, as condições do trânsito e as demandas do trabalho em períodos específicos do dia também contribuem para o risco do acidente de trânsito. O horário de maior movimento do trânsito é considerado um horário de risco em função do maior número de veículos circulando nas vias. Apesar disso não aparecer nas falas dos moto-boys, o fluxo maior de veículos dificulta a manutenção do ritmo acelerado através do qual costumam se movimentar no trânsito. Na tentativa de manter esse ritmo, os moto-boys acabam contribuindo para que aumente a probabilidade da ocorrência de acidente de trânsito (DINIZ, 2003).

[...] horário de escola também é um horário de risco, de maior risco, risco tem sempre, acho que é um horário de maior risco é no final da tarde é maior ainda porque, além das escolas, as empresas tudo tão fechando as portas naquele horário sabe, é um horário que aumenta a quantidade de ônibus, táxi, lotação, veículos de passeios, aumenta tudo neste horário [...]. (S1G1)

[...] quando tem mais fluxo no trânsito, quando tem mais carro, pior pra nós, o nosso pior risco é o que, é como ele disse no outro dia, acidente de moto com moto é raro, a nossa maior preocupação é veículo, é carro, ônibus, lotação [...] quando tá muito trancado é pior [...]. (S5G1)

Faz parte da dinâmica de trabalho dos moto-boys realizar um maior número de entregas no final dos expedientes das empresas. Isto contribui para um aumento ainda maior do movimento do trânsito no final de tarde possibilitando um aumento da probabilidade do seu envolvimento em acidente de trânsito. Potencializa este risco o fato de muitos moto-boys precisarem concluir suas tarefas no final do expediente para poder atender às demandas de um outro emprego que inicia após.

[...] pra mim é o nosso horário que influencia no acidente, depende do meu horário, que eu estou fazendo, qual é da minha correria [...] eu acho que o risco se encaixa no nosso horário, não no horário de

*rush*⁸, de colégio, eu acho, né, eu acho que o risco maior é dentro do nosso horário, eu posso tá dez horas da manhã, não tem nada a ver com o rush, e dá uma correria que eu tenho que fazer [...]. (S2G1)

Ah! Tá quase na hora de eu ir embora, eu tenho tantas entregas, preciso terminar isto em vinte minutos, preciso fazer esta meia dúzia de entregas que eu tenho comigo, quer dizer, o motoqueiro vai acelerar, né, pra poder terminar aquele serviço dele, pra sair no horário, geralmente ele precisa sair no horário porque ele tem que pegar em outro lugar na noite [...]. (S1G1)

No final da tarde, no final da tarde que dá mais pedido, é todo aquele pessoal, quinze para seis, quer entrega seis horas lá, e aí acumula tudo final da tarde, todo mundo quer se liberar, e os riscos é horário de pico [...]. (S5G1)

Horário de banco dá aquela correria, perto das quatro, três e pouco também, pinta quatro, cinco bancos e tem que fazer tudo em meia hora. (S5G1)

Segundo os moto-boys, um outro fator relacionado ao ambiente que contribui para a ocorrência dos acidentes de trânsito tem a ver com problemas nas vias, como buracos e falta de sinalização.

Na Carlos Gomes [...] eles tavam arrumando aquele paredão [...] colocaram uns canudos só que mal sinalizados [...] quando o cara entrou na curva deu de cara com aqueles canudos. (S5G2)

[...] ali na Farrapos [...] ele entrou com a roda justamente no buraco. (S5G2)

[...] subiu uma cabeça do bueiro [...] o cara tava arrumando o fio [...] e não sinalizou. (S2G1)

Na Vila Nova [...] uma rua [...] muito estreita que passa só um carro [...] não teve espaço para eu passar. (S5G2)

Nas vias é muito comum a presença de cachorros. Os cachorros atravessam as ruas inesperadamente na frente das motocicletas, provocando acidentes.

[...] um cachorro se atravessou na minha frente [...]. (S4G2)

[...] atropeliei um cachorro [...]. (S5G2)

⁸ Horário de *rush* é o horário de maior movimento de pessoas da cidade, também conhecido como o horário de pico (Nota da autora).

Além de fatores ambientais, os moto-boys também destacam nas suas falas que problemas mecânicos, relacionados às condições dos pneus e dos freios, podem resultar na possibilidade da ocorrência do acidente de trânsito. A chuva e os pneus gastos aumentam o risco do acidente ocorrer.

A tua moto tem que ta em dia, né, cara, principalmente pneu. (S5G2)

É questão de manutenção também, estar com freio bom, pneu bom, isso aí já é uma boa prevenção, né? (S5G1)

A análise dos elementos constituintes dos acidentes leva a entender a complexidade da questão. As causas alegadas para o acidente são potencializadas e interligadas, caracterizando esta complexidade.

Quando falam dos acidentes, os moto-boys, geralmente, referem-se à situações rápidas.

Só dá tempo de tu dizer um palavrão antes de tu bater e deu, né, quando tu vê é segundos, nem isso [...] tá no chão. (S2G2)

Eu atropelai um cachorro, se atravessou na minha frente e não deu tempo de fazer nada. (S4G2)

A análise das falas dos moto-boys sugere que os elementos por eles apontados como constituintes ou produtores do risco do acidente de trânsito podem ser potencializados pela característica principal do trabalho de moto-boy que é a urgência.

Aí tu tá na rua e o cara de liga e diz: ô meu, vai voando, aí tu te atucana. (S5G2)

4.1.2.1 Moto-boy: profissional da urgência

No decorrer da análise anterior, o leitor já deve ter percebido que a urgência

é característica da profissão de moto-boy. Pode-se afirmar, então, que os moto-boys transformaram-se na expressão da civilização da urgência da sociedade globalizada em que estamos todos incluídos. Os moto-boys fazem parte do mesmo “pacote do imediato, do ao vivo, do on-line” (TOLEDO, 2003) que caracteriza esta sociedade. Na discussão abaixo, um moto-boy exemplifica como uma empresa costuma solicitar seus serviços. Outros moto-boys, nesta mesma discussão, concordam que a urgência faz parte dos seus cotidianos e referem que quando não correspondem a esta urgência solicitada, seus serviços são criticados.

[...] ó manda o motoqueiro urgente que eu tenho um comercial, que tem fotolito, que tem que tá até às cinco horas no jornal Z. Vinte pra cinco o cara ligava, até o motoqueiro sair de lá, passar na agência, pegar o documento, chegar no jornal Z., tu tem que correr, se não tu não faz, e se tu não conseguir fazer naquilo ali ó, daí a agência vai [...] em cima da tele-entrega. (S1G1)

Isto depende muito da empresa, né? (S5G1)

Fim de semana, sexta-feira, tem que sair no jornal Z. de domingo, então tudo é isto aí. (S1G1)

Geralmente isto aí já é negócio de urgência, né? (S3G1)

Sim, é falta de consciência do cliente [...] poderia ter providenciado isto pra mais cedo que tu teria mais tempo. (S1G1)

Geralmente eles chamam moto-boy quando eles tão atucanados e não dá pra ir de carro. (S3G1)

Mas, depende da empresa [...]. (S5G1)

[...] e o remédio pra dor, e a comida que esfria, a pizza não dá pra botar no micro-ondas, o do tozinhos não dá pra coloca no micro-ondas? (S2G1)

E pessoal reclama muito, né? (S3G1)

A urgência, exemplificada acima pelos moto-boys, significa dirigir em alta velocidade. A alta velocidade no trânsito é reconhecidamente um elemento causador e potencializador de acidentes. A urgência também é um dos fatores que leva a profissão moto-boy ser considerada de risco tanto pela sociedade (COPETTI, 2003) quanto pelos próprios moto-boys.

[...] dependendo de tu cumprir o horário e entregar o serviço, não tem, os loucos 90 olha quase 100% é correria. (S1G2)

Vou te dizer uma coisa, eu toco diariamente. (S5G2)

Além disso, as falas dos moto-boys enfatizam que o risco de acidente de trânsito é maior em um moto-boy do que um motociclista de passeio em função da urgência e da velocidade exigidas por ela.

A diferença de o cara com moto de passeio, ele tem que sair daqui [zona norte] e ir até a zona sul se ele levar 20 minutos ou se ele levar uma hora pra ele não vai fazer diferença porque ele tá passeando, sabe, agora se ele tá com documento pra entregar tem que estar em tal lugar, numa empresa, lá na T., no Cristal, o documento tem que estar lá em 15 min, não pode atrasar, ele sabe, no momento em que ele saiu daqui, ele sabe, tem muita sinaleira, tem muito congestionamento, e eu tenho que chegar lá sabe, é um compromisso, uma responsabilidade, que ele vai com aquilo na cabeça e aí o risco se torna grande, por causa que ele não quer perder o cliente, não quer atrasar o material e sai naquela preocupação toda, naquela responsabilidade. (S1G1)

E mesmo a gente sabendo que a gente vai correr o risco que a gente vai sair daqui correndo pra ir fazer o serviço a gente vai fazer, porque se a gente não fizer tem outro que vai dizer que vai fazer em menos tempo ainda e vai te tirar o serviço, a gente é obrigado a fazer. (S4G1)

E na hora normalmente todo mundo pensa no serviço em si do que na segurança de bah! Se eu ir muito rápido eu posso me acidentar. Na hora ninguém pensa nisso, sabe, pode pensar assim ó, normal, não vale a pena fazer mas tem uma certa hora que tu acaba esquecendo aquilo ali. (S1G1)

Na fala acima, também aparece a necessidade dos moto-boys de se submeterem às exigências do mercado. Isso resulta numa sujeição às normas que regulam a vida social, no caso da sociedade brasileira, uma vida regulada por idéias capitalistas neoliberais. Esta sujeição às normas sociais também são demonstradas nas seções a seguir.

4.1.2.2 Moto-boy: um competidor

O neoliberalismo é uma ideologia marcada pela competição do mercado. Em sociedades neoliberais predomina a idéia de não-intervenção do Estado. Segundo

essa ideologia, os indivíduos são livres para competir. O mercado é auto-regulado por esta competição (LAKATOS; MARCONI, 1999).

Os moto-boys não fogem às leis do mercado. Para eles, a competição no trabalho é incentivada pelos próprios patrões.

[...] há competição, principalmente quando a pessoa recebe comissionado [...] então as empresas promovem essa competição e eles acabam fazendo até sacanagem, [...] distribuindo entregas mais pra um do que pra outro. (S6G2)

A possibilidade de ganhar por comissões é uma forma de remuneração dos moto-boys e também uma forma de estímulo à competição. Quanto mais o moto-boy correr, mais entregas faz e mais dinheiro recebe.

Pagam 600 reais fixo mais 250 para manutenção da moto mais gasolina. (S2G2)

Essa é uma empresa boa. (S6G2)

Não é bem assim cara, eu trabalho com carteira assinada, ganho gasolina, ganho a manutenção da moto e ganho almoço, mas eu tenho que cumprir aquela tarefa do dia. (S1G2)

E as tarefas que dão são cumpridas são possíveis de serem cumpridas no decorrer do dia? (Andréa)

Nunca é. (S1G2)

Nunca vão ser. (S5G2)

Há empresas que assinam a carteira de trabalho dos moto-boys com um salário fixo e complementam o salário com itens que não estão incluídos neste salário declarado, por exemplo, gasolina e manutenção. Outras empresas completam o salário fixo com comissões. As falas dos moto-boys sugerem que, em ambos os casos, são delegadas tarefas a serem cumpridas não considerando a relação tempo/cumprimento das exigências dessas tarefas. Provavelmente, há correrias para cumprimento das tarefas.

A empresa que te dá um fixo bom, tu vai trabalhar que nem louco, né, vai te encher de serviço [...] eu tinha um amigo meu que tinha um

fixo, mas em compensação andava cheio de serviço. (S4G2)
Não tinha um limite? (Andréa)
É não tinha limite. (S4G2)
Todos os empregos que pagam fixo são assim? (Andréa)
Não depende da demanda da empresa. (S4G2)
Eu trabalho assim, só que tem um detalhe. Eu em cima daquilo que eu fizer no dia eu tenho uma comissão, que eu faço cobrança, entendeu? Então se eu cobrar 1000 reais eu ganho 100, então quanto mais eu trabalhar no dia, mais vou fazer cobrança...eu tenho um fixo na carteira, mas eu ganho comissão também, diária [...] então tu larga de manhã e vai à luta, quanto mais tu fizer mais tu ganha. (S1G2)

Segundo os sujeitos da pesquisa, há empresas, em Porto Alegre, que pagam salários em torno de 1000 a 1500 reais, com carga horária definida, onde os moto-boys tem as vantagens de seguro, plano de saúde e trabalham com a moto da empresa. Estas são consideradas boas opções de emprego, porém, são poucas, o que dificulta um moto-boy conseguir um emprego desses.

[...] ele tem um horário fixo [...] ganha 1500 fixo e pode entregar 5 ou [...] 50 jornais [...] mas ele ganha fixo, quer dizer, ele não precisa correr, ele não precisa se matar, porque ele vai receber, agora se ele entregar duas horas da tarde porque tem correria hoje, o cliente vai receber igual, então esse acho que é um lugar que ele não precisa andar correndo [...] ele ganha bem, sabe, fora isso ele tem UNIMED⁹, tem seguro (S1G1)
[...] eu conheço [...] 7 empresas que pagam em torno de 1000 reais. (S2G1)

A maior parte que trabalha de moto não tem carteira assinada, a grande maioria. (S1G2)

Sem vínculos, alguns moto-boys ganham só por comissão, o que permite aumentar a renda tanto quanto eles conseguirem correr.

Por falta de uma regulamentação para a categoria, qualquer empresa contrata moto-boys como querem (MOTOBOY, 2003).

As empresas, geralmente abrem sem nenhum capital, não têm condições de

⁹ UNIMED é um plano de saúde. (Nota da autora).

oferecer boas condições de trabalho, pois, dependem da competência dos moto-boys para fazer o maior número de entregas possível para juntarem algum capital. Também por esse motivo há moto-boys que preferem trabalhar como autônomos.

[...] eu tenho uma empresa registrada, mas nem por isso eu tenho funcionário trabalhando pra mim, eu trabalho por conta, eu não boto ninguém a trabalhar porque eu não tenho condições de pagar nas condições que eu gostaria que um funcionário tivesse (S4G1)

Pagamento por comissões implica lucro para as empresas e maior ganho para os moto-boys. Isso gera competição. As competições colaboram com várias situações que implicam no modo que os moto-boys vêem o risco de acidente de trânsito. A possibilidade de trabalhar com esse sistema de remuneração acaba sendo um jogo de ganhos e perdas. Compartilhadores do mercado competitivo e capitalista, os clientes dos moto-boys usam o dinheiro como estímulo para que eles corram mais.

Sabe o que colabora pra aumentar o risco do moto-boy? Pagar duas banda¹⁰: 15 pras seis liguei pro Fulano: quanto é que é a tua banda? cinco, te dou 10 pra ti tar lá. (S2G1)
Tu já recebeu este tipo de proposta? (Andréa)
Não, mas já vi o cara oferecer na minha frente, ele deixou a mulher dele. (S2G1)
Eu já fiz isso. (S5G1)
Bah! Cara eu vou deixar a gata mal, primeiro encontro, será que eu vou levar um chicabutz¹¹? O cara foi, quanto é a tua banda? Sete? Te dou 15. Tem que ver o estado que ele saiu, não deu nem tempo de eu falar com ele, fui falar na volta. Vem cá negão tu tá loco cara? Bah! Meu, mas eu tava precisando deste dinheiro, ele tinha a conta de luz atrasada oito dias. (S2G1)
Nem precisa dar uma banda, só uma gorja¹² também o cara ó vai lá ligeirão, cinquinho pra ti, trezinho¹³. (S5G1)

[...] acho que a competição é um passo pro desastre [...]. (S5G1)

[...] uma coisa é os maus exemplos que o moto-boy que corre e não

¹⁰ Cada banda ou entrega, segundo os moto-boys, custa de 3 a 15 reais, dependendo da distância e percorrida e do tempo que vai demorar o serviço a ser feito (Nota da autora).

¹¹ O termo chicabutz foi utilizado pelo moto-boy como sinônimo de "levar um fora" (Nota da autora).

¹² Gorja quer dizer gorjeta (Nota da autora).

¹³ Cinquinho, trezinho quer dizer cinco e três reais respectivamente (Nota da autora).

se acidenta e uma coisa é a lógica, né, uma coisa é a tua opinião, respeito a tua opinião, uma coisa é a sorte, o cara passeia de moto cai cinqüenta tombos, entrega à milhão e não acontece nada, e outra coisa é a lógica, se tu é moto-boy, tu ganha por comissão, tu vai ter que dar gás, velho, e se tu é motoqueiro, tem salário fixo, eu sei porque eu fui os dois, ganho um salário fixo agora eu sou motoqueiro e moto-boy é o que é comissionado, o cara que ganha por comissão é que nem ele, ele quer três serviço, ele quer as entregas mais perto, ele quer 10, ele tem fazer as 10, a probabilidade, a lógica, a estatística que este cara aí vai se arreventa, agora tem um vovô de 80 anos que fuma e não tem tumor, ele pode fazer tudo isto aí e não cair um tombo mais isto aí é sorte, exceção. (S2G1)

É mais o trânsito é o mesmo né, claro que outro anda mais, moto-boy anda mais. (S5G1)

Mas eu pra mim tá no trânsito de motinho você já corre o risco [...]. (S5G1)

[...] agora o pára-choque da moto é tu. (S2G1)

Os moto-boys sabem que esta forma de trabalho implica riscos do acidente de trânsito. Não sofrer acidente, eles dizem, é questão de sorte.

O investimento financeiro para que o moto-boy seja ainda mais veloz, por parte de quem o contrata reflete a necessidade de ações urgentes e a importância dada ao dinheiro. Essa importância dada ao dinheiro aumenta a probabilidade de que os riscos do acidente de trânsito se concretizem por que implica na alta velocidade.

A alta velocidade que exige a profissão é condenada no novo Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1998). Mesmo conhecendo os termos do Código, há situações do cotidiano em que é impossível seguir este código.

[...] só se fosse assim, o teu patrão te dizer assim, olha nós tamos aqui na Cristóvão Colombo, tu vai lá na Assis Brasil, pega um troco pra mim e me traz, tu tem uma hora e meia pra fazer isso, aí eu vou bem devagarinho [...]. Agora, se ele me disser assim: olha, S1G2, tu tem 15 min pra ir lá e voltar, entende, sempre é assim, né? (S1G2)

A própria empresa que já faz o contrato com a gente [...] eles não querem saber se tu vai andar a 100 ou se tu vai andar a 120, eles querem te dar 30 entrega e tu tem que fazer nos horários, e aí o que

tu vais ter que fazer [...] tem que correr, tem que passar o pardal¹⁴, entendeu? (S2G1)

Nas falas apresentadas, por exemplo, em relação aos limites de velocidade, há desrespeito inclusive com a fiscalização. O limite de velocidade na maioria das ruas de Porto Alegre, com exceção de alguns trechos (frente de escolas, etc.) é de 60 km por hora, após o novo Código de Trânsito Brasileiro. As discussões dos participantes da pesquisa indicam que esse limite de velocidade é incompatível com as funções de um moto-boy. Nas discussões grupais, os índices de velocidade comentados por eles foram de 60 a 125 km.

*Eu não corro corrida, só quando exigem, né, o cara chega sempre ah! Vai voando (S3G2)
E o que é voar pra ti? (Andréa)
Não chega a 100, 100 só quando tu tá livre, na Freeway [...] (S3G2)
Eu levei uma multa a 110 na Assis Brasil [...] (S1G2)*

A grande maioria das vezes, referiram-se a 80 km/hora como sendo a velocidade mais comum utilizada nos trajetos entre uma entrega e outra. Quando andam em menores velocidades, sob o ponto de vista de um dos participantes da pesquisa, são candidatos ao desemprego.

*Tem um amigo nosso que trabalha com nós, o cara não passa de 80 [...] (S5G2)
Ele é calmo (S3G2)
Mas ele arruma serviço? (S1G2)*

No senso comum, a alta velocidade é um risco. Para os moto-boys, alta velocidade é garantia de segurança por que eles estão trabalhando e sustentando-

¹⁴ Pardal é um equipamento de fiscalização utilizado no trânsito. Este equipamento tem um sensor de velocidade e fotografa o veículo que ultrapassar a velocidade estipulada como limite. As fotos são enviadas para a residência dos infratores acompanhando a respectiva cobrança de multa (Nota da autora).

se.

A próxima subseção continuará mostrando alguns entendimentos dos moto-boys que fazem parte do cotidiano deles. Estes entendimentos precisaram ser citados para que o leitor desta dissertação possa entender melhor a complexidade do risco do acidente de trânsito.

4.1.3 O que os moto-boys arriscam?

Risco, como já foi discutido e documentado por alguns autores, pode ser conceituado de diversas formas. O entendimento leigo de risco pode ser diferente do entendimento dos especialistas (PETERSEN; LUPTON, 1996; LUPTON, 1999; OLIVEIRA, 2001a).

Os moto-boys, conforme comentado no início deste capítulo, nas suas falas sobre os riscos do acidente de trânsito, também utilizam o termo risco.

O uso difundido do termo risco na rotina das sociedades contemporâneas ocidentais significa que nós estamos constantemente obtendo informações sobre a vida diária (GIDDENS, 1991). O mesmo arcabouço de conhecimentos que informa o nosso senso da vida diária também informa os modos que vemos os riscos no dia-a-dia. As formas de ver e atitudes frente aos riscos variam de acordo, por exemplo, com o que acontece na vida diária, o que planejamos, o que já sabemos, o que estamos conhecendo e o que nos importa zelar nas nossas vidas (OLIVEIRA, 2001a).

Nas discussões dos moto-boys, embora toda a probabilidade de danos que eles consideram quando falam sobre os riscos do acidentes de trânsito, com freqüência, seu pensamento e suas atitudes são em função do cumprimento de suas

tarefas, como neste final de tarde descrito por um moto-boy.

Era um sábado, um dia de correria, um dia que tinha eu acho mais do que o dobro de serviço, no caso, bem correria. O acidente foi seis e meia da tarde. Meu horário de saída era às sete horas, e eu tinha ainda oito entregas para fazer naquele horário. Eu já tinha feito 31,32 entregas [...] nesse horário eu tinha um pouco de pressa, porque eu tinha que terminar as entregas porque tinha que trabalhar na pizzaria à noite, então eu já tava com o horário praticamente estourando, né? (S1G1)

O comportamento diante dos riscos são bastante pessoais, outro moto-boy explica o que leva um moto-boy a arriscar-se (no caso, fazer imprudências no trânsito) conscientemente é a busca do dinheiro. Esse achado corrobora com as referências da literatura que Guilam(1996) utilizou para embasar o argumento custo-benefício, em sua dissertação sobre o risco. Sobre o ângulo em que o público leigo percebe o risco, Guilam(1996) referiu que os valores subjetivos são impossíveis de serem descartados quando se tenta entender porque alguém decide enfrentar um risco ou não. Segundo a autora, o público leigo quando avalia um risco, não esconde os compromissos morais que interferem na sua escolha, eles utilizam-nos como argumentos. Um moto-boy cita elementos que podem estar envolvidos nos motivos que levam o moto-boy a arriscar-se, na fala abaixo.

Tem duzentos: idade, experiência, conhecimento , mas, o quê, o forte mesmo, é a busca insana da espécie, ninguém vai se arriscar [...] mas a consciência que tu pode sofrer um acidente maior é em busca do dinheiro, aí tu vai faze aquilo ali sabendo que tu vai ti estrepá, mas mesmo assim tu faz, o resto deve ter duzentos mil motivos só que tu vai achando que não dá nada, até uma hora dá, né? [...] agora eu tô numa situação mais cômoda, mas [...] era a única coisa que fazia que eu corresse o risco, mesmo, eu era cachorro louco¹⁵. (S2G1)

Um acidente pode ser definido conforme os danos de determinada situação,

¹⁵ Cachorro louco é um moto-boy que se arrisca muito abusando de todo o tipo de imprudência no trânsito para ser mais veloz. (Nota da autora)

conforme indicam as falas abaixo. As falas sugerem que eventos que não resultem em danos graves talvez, para os moto-boys, impliquem na sua percepção do risco e na maneira que dirige.

[...] acidente, assim, eu tive dois, mas tem os tombinhos, né, normal.
(S2G1)

[...] normalmente o motoqueiro [...] já está acostumado [...] já é normal pra nós [...] a gente trata acidente quando tem conseqüências, quando tem lesões ou alguma coisa [...] mais grave.
(S1G1)

A gente trata acidente quando tem lesão corporal...[...] quebrou, ficou seqüelas, marcou, fez tatuagem, isto pra mim é acidente. (S1G1)

[...] no caso como o dele, fica um ano, né, com a perna quebrada e tal fazendo fisioterapia, isso daí é o legítimo acidente, né. (S5G1)

Grenn (1997), em sua tese, demonstrou que o termo acidente é socialmente construído e que a denotação deste termo depende da perspectiva das pessoas. Quanto às causas dos acidentes, refere, no dia-a dia, as pessoas as definem investigando como eles ocorreram. Percebendo o risco do acidente como uma fatalidade, ninguém pode ser culpado direto pela ocorrência do acidente. Esta é uma característica que distingue acidente de danos intencionais e negligência (GREEN, 1997). No decorrer das discussões surgiu a opinião que um acidente envolvendo negligência por parte dos moto-boys ou culpa, por alguma das partes do acidente, seriam previsíveis, e, portanto, considerados 'delitos' e não acidentes.

Quando há culpa, há um delito que acarreta um acidente [...].
(S2G1)

O arranjo de objetos físicos e seqüência temporal que precede um acidente poderiam ser vistos como coincidência: não tem culpado. No exemplo abaixo, um moto-boy descreve um acidente sem culpados.

[...] arrebentaram uns fios da rede telefônica [...] o rapaz da Brasília

fez sinal para eu parar, eu olhei pra frente e não vi nada [...] eu desviei da Brasília e passei, aí os fios enrolaram na moto, foi uma coisa feia [...]. (S1G1)

Não ter culpa é um dos fatores que aparentemente caracterizam o processo em que os acidentes ocorrem (GREEN, 1997). Nessa hipótese, segundo GREEN (1997), o acidente poderia ser um evento sem motivo, nem a vítima nem qualquer outra agência humana ou divina colaboraram para o acontecido. A causa de acidentes é aparentemente arbitrária e não lógica. Então, conforme Green (1997), um acidente é um acontecimento imprevisível. Embora a epidemiologia dos acidentes possa ser mapeada através da categorização e exame de suas incidências, a ocorrência de um acidente particular não pode ser prevista (GREEN, 1997). Os moto-boys, em alguns momentos, compartilham desta opinião: *[...] se é previsível não é acidente [...]* (S2G1)

[...] um dia de manhã tava caindo um chuvisqueirinho e acho que tinha uns seis motoqueiros tudo enfileirados, esperando o sinal abrir para largar, né, tinha um gurizão que, com um caninho desses roncando¹⁶, o rapaz tava louco pra chegar na frente [...] o sinal abriu e ele largou, chegou lá no outro sinal, o sinal fechou os carros tudo parado e ele grudou no freio¹⁷ e o freio de lona dele grudou, grudou cara! [...] Quem é que ia adivinhar que o freio do cara ia grudar! (S1G2)
É o legítimo acidente. (S6G2)

As falas dos moto-boys sugerem que para eles o acidente é imprevisível quando independe dos seus comportamentos. Neste caso, a culpa do acidente de trânsito é atribuída aos outros e ao meio ambiente. Os moto-boys consideram que os acidentes previsíveis e, portanto, controláveis são aqueles causados pelas suas próprias atitudes.

Tem aquele acidente que é acidente, vem vindo e colide, abalroa,

¹⁶ Caninho roncando quer dizer acelerando (Nota da autora).

¹⁷ Grudou no freio quer dizer freiou (Nota da autora).

*cai, não tem como, não é previsível como um delito que tu passou numa rua preferencial e não parou numa placa de pare (S2G1)
[...] tipo dar o gás na hora errada, uma sinaleira que fura, e um sinal aproveitar¹⁸. (S5G1)*

A vítima, num acidente ideal (sem culpados), não tem o conhecimento prévio do infortúnio, portanto não pode ser responsabilizada. Green (1997, p.2) exemplifica com a fala de uma criança que desde cedo aprende a desculpar-se: “*Eu não fiz de propósito, foi um acidente*”.

Assim sendo, a classificação de algum evento como ‘acidental’ é, freqüentemente, provisório: infortúnios são somente descritos como acidentes até que alguma responsabilidade possa ser identificada (GREEN, 1997). O trecho abaixo refere-se à fala de um moto-boy sobre as circunstâncias de um acidente, sobre os fatores que contribuem para que ele ocorra.

Aí tu vai esmiuçar, aí, bom, se nós for esmiuçar, nós não ia ter acidente (S2G1).

No caso do acidente de trânsito envolvendo moto-boys, segundo a fala acima, ‘esmiuçando’ o cenário do acidente, poderíamos identificar as possíveis causas do acontecimento e, de repente, concluir que não existem acidentes porque estes têm causas que podem ser descritas.

Os moto-boys, reproduzindo o discurso científico, categorizaram e aplicam porcentagens para as causas de acidentes. A fala abaixo reforça as anteriores, referindo que grande porcentagem dos “acidentes” com moto-boys, segundo os mesmos, podem ser evitados.

70% é distração, é tudo que poderia se evitar, 30% é quando o

¹⁸ Dar um gás na hora errada quer dizer acelerar, aumentar a velocidade quando não deveria ter acelerado (Nota da autora).

veículo, aí sim vai com o pneu careca ou arrebitou uma suspensão [...]. (S5G1)

Acidente, para os sujeitos da pesquisa, seria a representação de algum infortúnio mais grave, pois quedas da moto é normal, rotina. Os níveis de intensidade dos acidentes são referidos conforme a linguagem do Código de Trânsito Brasileiro que classifica as infrações como leves, médias, graves e gravíssimas (BRASIL, 1998).

Eu acho que a classificação de acidente pode ser leve, médio, grave. (S3G2)

*[...] tem acidente grave, acidente gravíssimo, acidente leve, eu pra mim coloco pontuações. (S5G1)
Que nem multa. (S2G1)*

É importante salientar, nesse momento, o impacto que o novo Código de Trânsito Brasileiro provocou nos motoristas do país, em especial, nos moto-boys da pesquisa. Nota-se que houve incorporação do código na própria linguagem. Essa incorporação deve-se, talvez, ao rigor com que os agentes da fiscalização da EPTC, de Porto Alegre, cobram as normas desse código aos motoristas, principalmente dos motociclistas, especialmente dos moto-boys. Esses últimos, além de serem vítimas do trânsito, também são acusados por atropelamentos (EPTC divulga, 2002). Nas falas abaixo, os moto-boys dão créditos a nova regulamentação. Aham que diminuíram as lesões provocadas pelo não uso dos capacetes. A partir do novo Código é obrigatório o seu uso. Por outro lado, a discussão mostra que o contexto do seu trabalho não comporta os limites de velocidade impostos pelo novo Código. O empenho da fiscalização também não é suficiente para que o Código de Trânsito seja obedecido.

[..] vocês acham justas as exigências legais para evitar os acidentes?

Porque de certa forma várias coisas que vocês falaram [...] estão previstas no código de trânsito [...] limite de velocidade [...] uso de capacete, proibido uso de celular quando dirige [...] vocês acham que adianta alguma coisa pra prevenir acidente ou não adianta nada? (Andréa)

Eu acho que adianta, com isto aí em cada esquina já tem um caído tu imagina...(S2G1)

Dá pra ti vê probabilidade antes de ter os azuizinhos¹⁹ e depois, antes, na antiga [referindo-se que o uso do capacete não era obrigatório], qualquer tombo de moto o cara tinha traumatismo craniano na hora ali, agora o capacete já, que dá uma segurança, eu acho que veio para melhorar. (S5G1)

Se eu tivesse sem capacete, eu não estava aqui contando história pra vocês. (S3G1)

Mas, vocês sabem que mesmo com todo os limites que foram impostos, pardais [...] abusam da velocidade igual, né? (Andréa)

Abusam não. (S2G1)

Não é que abusam, é que quando é pra ser 70, o cara anda 80, não é que abusa, tá dentro do que tu tá vindo, já, se tu anda naquilo ali, tu vai anda naquilo ali, não tem. (S5G1)

A própria empresa que já faz o contrato com a gente, no caso tô terceirizando, eles não querem saber [...] se tu vai anda a 100 se tu vai a 120, eles querem te dar 30 entrega e tu tem que fazer nos horários, e aí o que tu vai ter que fazer, não adianta, tem que correr, tem que passa o pardal, tem, tem, entendeu? (S4G1)

É, eu já não tenho esta visão, eu pra mim, na real, não adianta fazer o negócio que nem disse ali, ganha duas, três entrega pra ganha o cliente e abusa três sinal vermelho e vim uma multa, cada multa 170 pila²⁰, em casa, lá, eu faço dentro do que dá pra fazer [...] se não chega no final do mês, faltou, não adianta tem muita gente que não pensa assim, que abraça e, se puder, assim, pega dez, [...] pega tudo e não deixa nem uma [banda] pra ti, não deixam, tem todo este lado (S4G1)

Este tá ralado, tem 500.000 de multa (S5G1)

Marin-León e Vizzotto (2003) e Barros, Amaral e Oliveira (2003) citam, em seus artigos sobre o tema acidente de trânsito, a influência da fiscalização com a aplicação do novo código em relação à diminuição destes acidentes. A análise dos dados do presente estudo sugere que este código tem efeitos limitados.

Esses resultados limitados da prevenção de acidentes de trânsito poderiam ser em função da importância que é dada pelos moto-boys ao risco do acidente de trânsito em detrimento aos demais riscos, por exemplo, ganhar pouco ou ficar

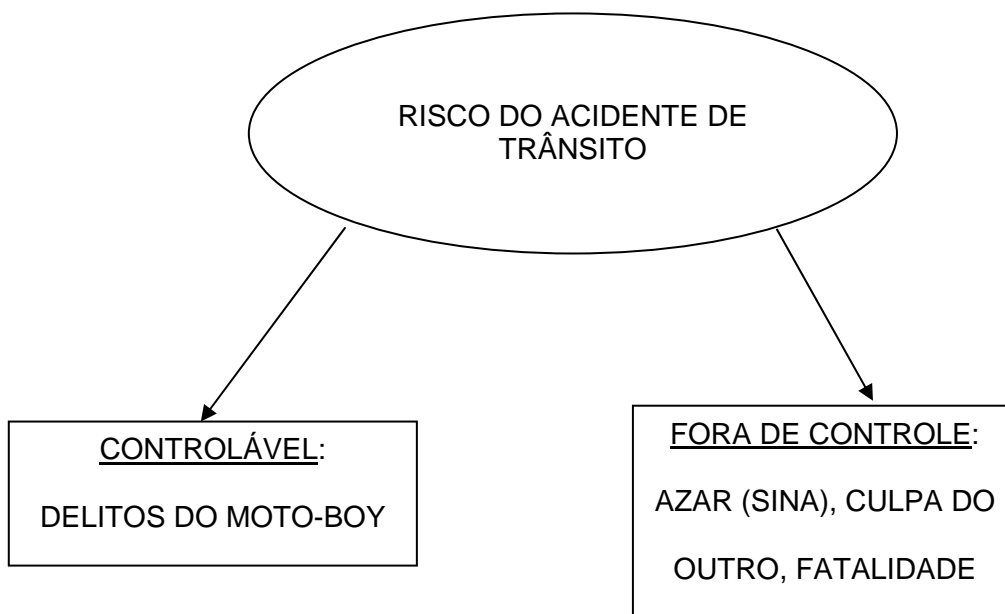
¹⁹ 'Azuizinhos' são os fiscais de trânsito da EPTC, que usam uniformes azuis. (Nota da autora).

²⁰ Pila é a unidade monetária do gaúcho. Um pila é um real. (Nota da autora).

desempregado.

De acordo com as falas dos moto-boys, o acidente de trânsito pode ter duas considerações: podem ser controlados por eles ou não. Os acidentes que podem ser controlados são o que resultam de delitos (passar sinal vermelho, por exemplo). Os acidentes que fogem ao controle dos moto-boys são atribuídos à sina (azar), à culpa dos outros e à fatalidade. Estas explicações interferem na avaliação dos moto-boys sobre os riscos do acidente. A Figura 1 resume o que os moto-boys pensam quando fazem suas avaliações sobre o risco de acidente de trânsito e as possibilidades de controle sobre esse risco.

Figura 1 – Controle do risco do acidente de trânsito para os moto-boys



Os 'acidentes ideais' (não-controláveis) são aqueles que, fundamentalmente, não implicam culpa por parte do moto-boy, ou seja, quando ele é vítima. Uma situação diferente seria quando o acidentado poderia ter prevenido o acidente, não tendo feito uma imprudência.

Após ter ocorrido o acidente, a importância deste na saúde do acidentado é julgada pela gravidade dos danos. Para os moto-boys, acidentes com poucos danos físicos não têm muita importância, são situações 'normais'. Poucos danos físicos não os impedem de trabalhar. Isto é importante considerar, quando, nos julgamentos deles sobre os riscos da profissão.

As falas dos moto-boys que participaram da pesquisa mostram que acidente de trânsito é o principal risco experienciado no contexto do trabalho. Os moto-boys são conscientes desse risco e parecem considerar que não há como trabalhar sem se expor ao risco do acidente de trânsito.

Considerando-se que o risco do acidente de trânsito é inerente ao trabalho dos moto-boys, este não é um risco que pode ser descartado. O moto-boy, em algumas situações, comete delitos conscientes em prol das suas tarefas. Por outro lado, segundo suas falas, ele não consegue evitar as causas que atribui aos outros ou ao azar. Então, o risco do acidente é relativamente controlável.

Os moto-boys têm consciência do risco do acidente de trânsito e da importância da vida, conforme fala abaixo.

O moto-boy tem que se conscientizar que a vida dele não é dois pila que vai fazer diferença, ah, vai voando, vou a hora que der, não gostou o problema é teu, não vou me matar por causa de uma banda, acho que tem que ser essa a filosofia do moto-boy. (S3G2)

Apesar da importância dada à vida, eles valorizam os rendimentos e sabem que sem a possibilidade do acidente não há como trabalhar nessa profissão. Eles preferem correr esse risco em função do salário, inclusive, depois de passar pela experiência de graves acidentes, como os moto-boys da fala abaixo, ao dizerem que o acidente de trânsito é um '*risco eterno*'.

Mesmo sabendo que corre o risco, sabendo que tu tem que ficar dois anos pra se operar, vale a pena? Tu voltaria a ser moto-boy de novo? (Andréa)

Se minha perna voltasse a ficar totalmente boa, eu acho que voltaria a ser moto-boy de novo porque acontece assim [...] se eu trabalhar aqui no Supermercado C. colocando mercadoria na prateleira vou ganhar 350 reais. Eu não consigo viver com 350 reais, trabalhando de moto-boy eu posso ganhar 2000. (S1G1)

350 em 12 horas. (S2G1)

Nesse sentido acho que vale a pena (S1G1)

Por aqui ó, pela grana. (S3G1)

E o S3G1 voltaria também?

Claro, o dinheiro fala tudo não adianta [...] se não fosse pela outra cirurgia que eu tenho que fazer, já estava até trabalhando. (S3G1)

Só que tem um detalhe, na hora que eu voltar a trabalhar em cima de uma moto acho que o meu cuidado vai ser em dobro, entendeu, Porque antes eu não tinha passado por isso, agora já estou passando, daí eu acho que vai ser em dobro, mesmo assim o risco vai continuar, o risco não vai eliminar nunca, o risco é eterno. (S1G1)

Um moto-boy traduz, em uma fala, o porquê nenhum moto-boy foge do risco do acidente de trânsito:

Só de tu trabalhar em ruas que não passem carro e mesmo assim tu tens condições de cair sozinho. (S3G1)

[...] isto acontece como quem diz: tá na chuva é pra se molhar, né? (S4G1)

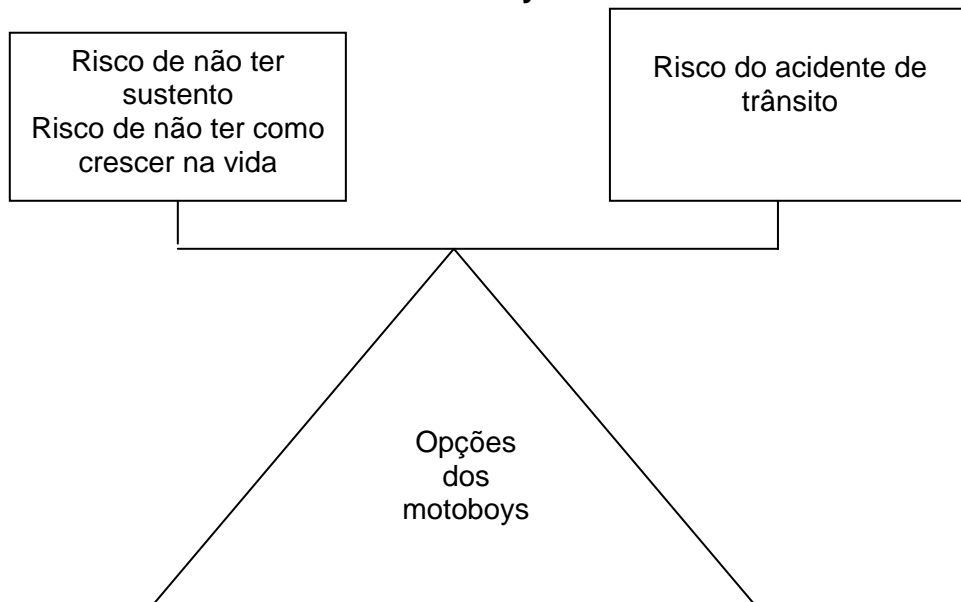
Essas falas reforçam que o acidente de trânsito é um risco inerente ao cotidiano profissional do moto-boy.

‘Ter uma profissão que garanta o sustento’ e ‘investimento num futuro melhor’ são alguns dos argumentos dos moto-boys que justificam a opção por correr os riscos do acidente de trânsito, conforme as falas abaixo e a Figura 2 – página 87. Esses argumentos são baseados a partir de experiências dos moto-boys.

Eu trabalho porque tenho que sustentar minha casa, sustentar meu filho. (S5G2)

[...] tu tem vontade de crescer, de montar um negócio pra ti [...] a gente tenta achar uma maneira de tentar crescer na vida e eu acho que eu procurei desta forma. (S4G1)

Figura 2 – Riscos do cotidiano dos moto-boys



Na modernidade tardia, surgem opções a toda hora e há a possibilidade de escolha entre essas oportunidades e entre riscos (GIDDENS, 2002). No caso dos moto-boys não há opção de escolha em relação ao risco do acidente de trânsito. A ideia dos sociólogos é de que na modernidade tardia os indivíduos são impelidos a fazerem escolhas seguras (GIDDENS, 2002). Em relação ao risco do acidente de trânsito, não há como moto-boys optarem entre segurança e risco já que se expor a um possível acidente é arriscado e não se expor também é. Não há, portanto, escolhas seguras e, sim, escolhas entre que risco correr. As escolhas entre diferentes riscos envolvem questões de valor. Quando os indivíduos gerenciam o risco pessoal, eles prevêm várias conseqüências positivas ou negativas da ação (LUPTON, 1999; OLIVEIRA, 2001b). Os resultados da exposição ao risco dependem de quais são as conseqüências selecionadas e em que escala são selecionadas (HEYMAN, 1998). Assim como em outros contextos de risco, como no caso do risco de contaminação sexual pelo HIV (OLIVEIRA, 2001a) ou no caso de escolhas

alimentares (GREEN; DRAPER; DOULER, 2003).

Se os moto-boys considerarem ter um emprego que possibilite pagar suas contas e ainda possibilite investimentos para o futuro, é preferível correr os riscos do acidente de trânsito. Fazendo um balanço entre perdas e ganhos, no contexto demonstrado nesta seção, os riscos do acidente de trânsito são intrínsecos à profissão. Não há como ser moto-boy sem ter este risco. Além disso, o risco do acidente de trânsito tem aspectos positivos ao se pensar que um bom moto-boy deve ser rápido. Também um moto-boy pode considerar que o acidente pode não ocorrer. Ayres diria que os moto-boys vivem a chamada “dialética risco-necessidade” (AYRES *et al.*, 2003, p. 126): quando só se pode escolher entre trabalhar correndo riscos do acidente de trânsito ou não trabalhar, o que a maioria das pessoas escolheria?

A referência aqui é aos riscos do acidente de trânsito, a partir deste momento grafado no plural, por se entender que o risco não é um risco isolado, mas faz parte de um agrupamento de riscos inter-relacionados. Esse agrupamento de riscos inter-relacionados foi denominado por Oliveira (2001a) de portfólio de riscos. Sob a influência dessa idéia, apresenta-se, a seguir, o portfólio dos riscos do acidente de trânsito, segundo os moto-boys que participaram da pesquisa.

4.1.3.1 Portfólio de riscos do acidente de trânsito

Corroborando resultados de outros estudos, por exemplo, o de Oliveira (2001a), a análise das falas dos moto-boys demonstra que o risco do acidente de trânsito não é unifocal, quer dizer, ele incorpora toda uma rede de possíveis danos em um portfólio de riscos. Quando o moto-boy pensa no risco do acidente de

trânsito, pensa em uma série de riscos que estão relacionados a este. Neste sentido, não existe 'o' risco do acidente de trânsito, mas, sim, os riscos do acidente de trânsito. Os riscos associados ao acidente de trânsito podem ser classificados em físicos, emocionais, legais, financeiros, morais e sociais. Cada um destes riscos é associado a danos.

Os danos físicos são os mais referidos pelos moto-boys. Por causa da desproteção da motocicleta, este dano é evidente. O estudo de Koizumi (1990), com motociclistas da cidade de São Paulo, mostrou que entre as vítimas não fatais os danos físicos mais freqüentes foram as fraturas de membros e pelve, os ferimentos de superfície externa, os traumatismos crânio-encefálicos e as luxações de membros e pelve. O estudo de Veronese, Oliveira e Ellwanger (2002) com moto-boys acidentados internados num Hospital de Pronto Socorro de Porto Alegre teve achados semelhantes, pois 55% das lesões constatadas ocorreram nos membros inferiores e pelve e 24% na região da cabeça, 9% nos membros inferiores, 6% na região abdominal e 6% na região torácica. Nas vítimas fatais dos acidentes de motocicleta, o estudo de Koizumi (1990) revelou que, além das fraturas de membros e pelve, as lesões de órgãos abdominais e traumatismos crânio-encefálicos preponderaram. As falas dos moto-boys corroboram esses estudos. Nas discussões surgiram vários exemplos de danos físicos que foram vividos ou presenciados pelos moto-boys.

Eu quebrei quatro dedos do pé. (S5G2)

Meu irmão ficou cinco dias em coma. (S1G2)

[...] tocou o cara pra baixo do caminhão, o intestino do cara tava no chão, toda essa parte do intestino, estômago tava lá. (S1G2)

Um acidente de trânsito também resulta em danos emocionais. As pessoas

reagem de várias formas. As falas levam ao entendimento que há estresse do moto-boy pelo acidente em si e também conseqüências que poderiam decorrer do acidente.

[...] aí fiquei nervoso, fiquei estressado [...]. (S3G2)

[...] nem houve lesão nenhuma, aí foi aquele susto [...]. (S5G2)

[...] foi um sofrimento [...]. (S2G1)

O cara se apavora na hora, né? (S3G2)

Após a ocorrência de um acidente, seguidamente há o guinchamento do veículo ou multa decorrente de alguma infração. Talvez seja por isso que os moto-boys prefiram acertar-se diretamente com a outra parte acidentada para não envolver a fiscalização.

[...] a gente procura até resolver na hora pra não envolver polícia nem azulzinho [...]. (S4G1)

Os danos financeiros decorrentes de um acidente de motocicleta envolvem gastos com o veículo e, se houve danos físicos, também com os tratamentos. Além disso, sem o veículo de trabalho e/ou com danos físicos, não há como sustentar-se e pode deixar a família desamparada. Num encadeamento, todos aqueles planos de “crescer na vida” que foram referidos, desmoronam. O acidentado, então, fica abalado tanto social quanto moralmente.

Minha moto tinha dois meses, deu quase 1000 reais, demoli toda a frente (S6G2)

[...] não tem como [...] pagar conta, comer, dá de melhor pra família [...]. (S1G2)

O enfoque dos resultados do acidente pode não ser descrito só pelos seus danos. Também surgiu um lado positivo. Vale a pena mencionar a solidariedade que

aflora nos moto-boys no cenário do acidente. A solidariedade que, paradoxalmente, é esquecida na hora da competição rotineira.

Ninguém te ajuda, a não ser os próprios moto-boys que param e perguntam se querem que empreste o telefone, isso é de praxe, né, a categoria é muito unida (S6G2)

Os riscos físicos, emocionais, legais, financeiros, morais e sociais estão exemplificados na Figura 3 – página 92.

Outro problema bem importante que esta pesquisa aponta é que quando o moto-boy se acidenta, se ele é trabalhador do mercado informal, não tem vínculo empregatício e não tem como receber auxílio do INSS, e fica sem rendimentos.

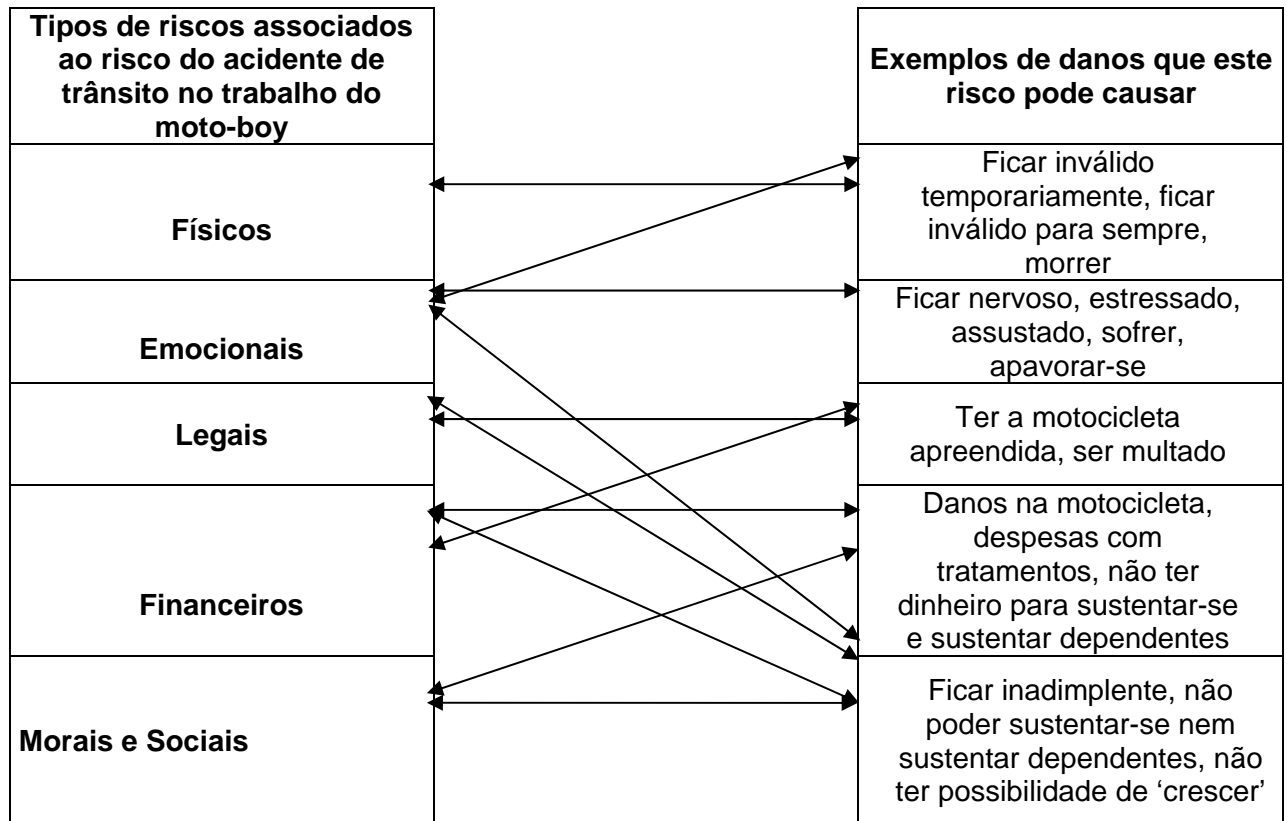
No caso de seguradoras privadas, fazer um seguro da motocicleta é caro, conforme as falas abaixo:

[...] ninguém quer fazer porque é muito caro. (S4G2)

Poucas empresas fazem porque [...] é muita falcatrua né, eu vo ali, faço um seguro daqui um pouco eu do sumiço na minha moto. (S5G2)

Além disso, a maioria das seguradoras se recusa a receber como clientes os moto-boys por serem profissionais de risco (COPETTI, 2003; SEGURO SOB MEDIDA, 1999) e a discussão sobre seguros não é novidade numa sociedade de risco. Nesta sociedade todas as probabilidades são levadas em conta e perfis de risco são traçados pelas seguradoras (GIDDENS, 2002).

Figura 3 - Os riscos do acidente de trânsito e os danos que eles podem causar



Esse portfolio de riscos do acidente de trânsito diz muito sobre a dimensão desses riscos, demonstrando que ao ser sujeito de um acidente de trânsito o moto-boy está exposto a uma complexa relação de danos interconectados. Por outro lado, não é somente a danos que o risco do acidente de trânsito é vinculado pelos moto-boys. Essa visão negativa do risco é, talvez, influência dos promotores da saúde que vêem o risco sempre ligado a algum dano à saúde das pessoas (BARATA, 2001). Há, para os moto-boys, também o lado positivo do risco, este lado que os promotores da saúde não estão acostumados a enxergar.

Os moto-boys apontaram aspectos positivos de correr riscos do acidente de trânsito em pelo menos três situações. A primeira situação é relacionada ao desejo de 'ser bom moto-boy', a segunda ao desejo de ser 'cidadão vencedor' e a terceira é

relacionada a 'ter emoções prazerosas'.

Em todas as sociedades existem diferenças de capacidades e de desejos entre seus componentes. Para a satisfação de suas necessidades e aspirações os indivíduos competem entre si. A competição uma forma de interação social (LAKATOS; MARCONI, 1999). Ganhar mais, provar ser melhor que os outros, vencer competições do mundo do trabalho se traduz em *status* social. Para os moto-boys, a competição torna-se um processo em que, inclusive, são formadas identidades positivas. Provavelmente, aproveitando-se disso, quem contrata moto-boys comissionados faz desta competição uma forma de que o moto-boy seja mais eficiente. Pode-se supor que os padrões estimulem a competição como forma de conseguir que os moto-boys façam um número maior de entregas e, assim, o lucro seja maior. A discussão abaixo descreve bem esta situação.

Um ponto importante que vocês colocaram na questão da comissão que é assim ó: a competição, principalmente quando a pessoa recebe comissionado, porque ela realmente quer trabalhar ela quer ter o trabalho, então as empresas promovem essa competição e eles acabam fazendo até sacanagem favorecendo um, distribuindo entregas mais pra um do que pra outro. (S6G2).

Mas por que isso? (Andréa)

Isso é pra promover a competição porque quanto mais o motoqueiro achar que ele tem que ser melhor ele mais rápido vai andar no trânsito porque ele vai querer ser liberado mais rapidamente pra poder, olha eu vou liberar eu preciso de banda não posso ficar parado, então a competição faz ele querer se libertar das entregas com rapidez e ele tá consciente, mas constantemente com a consciência, olha eu to fazendo tal número de entregas até agora, mas eu sei que o outro fez mais eu tenho que tocar, e aí começa a pensar pô, mas tão passando mais banda pro outro do que pra mim, eu tenho que me mostrar ser um cara bom e zumm, pra que eles comecem a passar as bandas pra mim como passam pro outro, sabe ele tem que inverter a cabeça do chefe de não favorecer mais o cara porque eu to me esforçando pra ser igual ou melhor que o cara. Tu tá arriscando a tua vida no trânsito, fazendo uma coisa que é uma loucura que é uma competição desenfreada, o cara vai e vai mesmo, lá no fundo. (S6G2)

No entendimento dos moto-boys entrevistados, outra vantagem de correr os

riscos do acidente de trânsito na profissão de moto-boy é ter liberdade e a possibilidade de ganhar bem. Para o moto-boy alcançar a almejada liberdade e a independência financeira pelos cidadãos que vivem na sociedade atual brasileira, vale a pena se arriscar, conforme discussão abaixo.

Vale a pena se arriscar? (Andréa)
Vale porque tu não tem patrão, tu tá na rua (S2G1)
Não tem horário, não tem nada (S3G1)
Como não tem patrão? Estes clientes todos azucrinando? (S3G1)
Azucrina ali depois tu te esquece (S5G1)
E o bolso bem gordo isso é o melhor (S3G1)

Ter emoções prazerosas é também um bom motivo para correr os riscos do acidente de trânsito. Nas discussões grupais dos moto-boys não há aprofundamento dos motivos, mas concordam que é arriscado e que é bom correr esses riscos, durante o trabalho ou fora dele. Como se fosse um jogo, esses riscos podem proporcionar prazeres ou danos. A discussão abaixo foi estimulada por uma reportagem que retrata o cotidiano de um moto-boy de São Paulo (DÁVILA, 2003). As falas dos moto-boys sugerem que ‘empinar’ e fazer ‘peguinhas’ dá prazer apesar do perigo que isso representa. Nesse trecho da discussão, o leitor pode ter uma idéia do que também comumente as pessoas se referem ao prazer proporcionado pela ‘adrenalina’ liberada em situações que envolvam algum risco. Essa sensação normalmente tem uma conotação positiva.

[...] às 23:30, depois de passar o dia inteiro trabalhando, deu a última empinada, hora de deixar o bico de entregador de pizza, saiu empinando para encerrar o trabalho. Será que ele ficou feliz? (Andréa lendo o jornal e questionando)
Isso ai não precisa ser o dia todo, isso aí... esses guris que tão acostumado a empinar eles fazem diariamente, trabalhando. (S5G2)
E adoram fazer na chuva, vocês já viram, quando tá chovendo? (S6G2)
Mas não é muito arriscado empinar com o baú atrás? (Andréa)
Tem um guri que empina até com a namorada na garupa. (S5G2)
Mas vocês acham arriscado fica empinando? (Andréa)
Lógico! (S6G2)
Assim como tá acostumado a empinar e sair bonitinho, uma hora pode dar uma zebra, né? E a moto passar por cima dele. (S5G2).
(Todos falam juntos).

Quem falou que é bom empinar? Que é gostoso? (Andréa)
É gostoso, assim, com o baú pesado é que é bom. (S4G2)
Facilita pra subir a moto. (S6G2).
Facilita pra subir, mas... (Andréa)
Pra descer é só pisar no freio. (S1G2)

O competidor, o vencedor, o que tem liberdade, são vistos como vitoriosos. A análise das falas indica que nas conotações positivas do risco não há referência a conceitos tradicionalmente usados na linguagem do risco como para os chamados comportamentos de risco, nem para os chamados grupos de risco, ambos conceitos são associados a idéias de abuso e excesso, ou simplesmente como irresponsabilidade ou descuido (CAPONI, 2001). A conotação positiva de quem se arrisca com responsabilidade contrasta com a de quem se arrisca sem responsabilidade (BRÜSEKE, 2001). A idéia de irresponsabilidade está relacionada a moto-boys que não têm compromisso com o trabalho, como sugere a seguinte discussão:

Tu falaste que tem gurizada que entra pra trabalhar como moto-boy que só quer zoeirar, não tem compromisso com trabalho...(Andréa)
Eles querem dinheiro pra festa. (S3G2)
Eles querem dinheiro, e o prazer de andar em cima da moto pra eles, aquela sede [...]. (S5G2)
Esse tipo de pessoa trabalha?(Andréa)
Não tem muita responsabilidade, a grana que tem é pra fazer festa.(S6G2)
E fazem mais o quê? (Andréa)
Eles não pensam, né, cara? Se tiver um burquinho, eles metem, não querem nem saber, né cara? Se tiver um burquinho, um espacinho, assim, eles vão. (S5G2)
Me dá uma raiva desses motoqueiros! Esses motoqueiros são ralado. O cara tá andando, eles querem tirar fininho do cara, assustam o cara. Às vezes, o cara tá andando, eles vem e tiram fininho, acho que fazem de propósito. (S3G2)

O entendimento sobre os riscos de acidente de trânsito e as idéias sobre quem são aqueles que se arriscam são formadas a partir de informações aprendidas pelos moto-boys no contexto social e cultural em que vivem e trabalham como foi demonstrado nesta seção. A próxima seção apresentará como os moto-boys controlam esses riscos.

4.2 Tentando o controle dos riscos do acidente de trânsito

[...] a pessoa tem que cuidar o trânsito, tem que cuidar os motoristas e tem que se equilibrar em cima de um veículo de duas rodas, por isso que a probabilidade de acidente é...(S1G2)

Tem que ter reflexo. (S2G2)

Mais isso, tem que te equilibrar no meio do trânsito e ainda cuidar carro, cuidar mau motorista, cuidar tu mesmo se tu é meio louco...(S1G2)

Dependendo da pressa tem que se cuidar mesmo [...] 60/70 isso aí dia de chuva pra mim é um absurdo, mas onde dava pra mim botar essa velocidade eu botava onde não dava...(S2G2)

A seção anterior mostrou, através da análise das falas dos moto-boys, que, para eles, o risco do acidente de trânsito é indissociável do exercício da profissão e que as suas percepções e experiências sobre o cotidiano do trabalho influencia os seus modos de ver esse risco.

Viver num 'clima de risco' implica conhecer onde estão os riscos da vida diária e como viver com eles (GIDDENS, 2002). A análise das falas dos moto-boys sobre os riscos do acidente de trânsito sugerem que os significados desses riscos são constituídos por um conhecimento compartilhado sobre as características do contexto social onde eles vivem e trabalham, um contexto onde a pressa, a competição e o dinheiro são muito valorizados.

O trecho de discussão apresentado acima demonstra a complexidade deste contexto e, como resultado disto, a variedade de habilidades que o moto-boy precisa lançar mão no cotidiano de seu trabalho para enfrentar os riscos da profissão.

A abordagem aqui desenvolvida enfoca a atitude dos moto-boys frente aos riscos do acidente de trânsito no cotidiano de seu trabalho. Considerando que os riscos são inevitáveis, resta-lhes desenvolver estratégias para conviver com estes riscos, e, segundo a análise de suas falas, conviver com esses riscos significa tentar controlá-los.

Ericson e Haggerty²¹ apud Spink (2001) definem as novas profissões do risco como “um grupo ocupacional que reivindica para si um conhecimento abstrato e exclusivo sobre como lidar com riscos específicos, assim com a habilidade de prover serviços especializados para prover estes riscos”. Estes autores citam gerentes de investimentos e responsáveis por tecnologias associadas à engenharia genética, como exemplos.

Os moto-boys também são profissionais do risco, mas eles não lidam com conhecimentos abstratos em relação aos seus riscos. O risco deles implica a vida. Os moto-boys, tais como outros profissionais, cuja atuação é de risco, conforme indicam os dados analisados, são profissionais que utilizam o conhecimento do cotidiano nas tentativas de controlar seus riscos. Conforme citado nas seções anteriores, os moto-boys comparam seus riscos profissionais ao de bombeiros e policiais. Segundo eles, os moto-boys convivem com os riscos do acidente de trânsito tentando controlá-los.

Segundo os moto-boys, vários mecanismos de proteção podem ser usados para evitar os riscos do acidente de trânsito.

O capacete, equipamento de proteção individual, é lembrado como item útil na prevenção do acidente de trânsito.

Eu acho que o essencial é só capacete, o resto não. (S3G2)

Devia ser abolido o capacete aberto [...] eu cai sozinho, dei com a cara no chão [...]. (S2G2)

O cara que [...] vive em cima da moto praticamente ele tem obrigação de usar capacete fechado e calça. (S6G2)

O uso do capacete é considerado pelos moto-boys como o principal mecanismo de proteção do motociclista. Para eles, o capacete fechado protege melhor a face do motociclista do que o aberto. Segundo o Código de Trânsito

²¹ ERIKSON, R.; HAGGERTY, K. Policing the risk society. 1997.

Brasileiro (BRASIL, 1998), o uso do capacete é obrigatório. A partir desse novo Código, constitui-se falta gravíssima a não-utilização de capacete por usuários de motocicleta.

Embora exista na literatura referência ao uso do capacete por motociclistas em função do medo da multa (LIBERATTI; ANDRADE; SOARES, 2003), os moto-boys que participaram da presente pesquisa parecem usar o capacete como equipamento de proteção e não como prevenção de multas. Os moto-boys reconhecem a fragilidade dos seus corpos e a vulnerabilidade a que estão expostos, como sugere o trecho abaixo:

É que na moto o pára-choque é o cara, né. (S2G2)
[...] é, a experiência não é das melhores né...a gente se vê, assim, sem proteção nenhuma. (S3G2)
[...] mas, foi horrível, a gente se sente assim, desprotegido, né? (S2G2)

Apesar do reconhecimento de que na eventualidade de um acidente de trânsito os danos físicos são inevitáveis, os moto-boys não possuem o hábito de usar botas, joelheiras e cotoveleiras, equipamentos de proteção disponíveis no mercado, porque segundo eles, este uso dificulta o seu trabalho, limitando a agilidade exigida pela natureza urgente do seu trabalho. A flexibilidade necessária para descer seguidamente da motocicleta e subir escadas fica comprometida.

O problema é no inverno e no verão. (S2G2)
No caso de acidente [o uso de botas, joelheiras e cotoveleiras] a gente se livra muitas escoriações, mas o problema é no dia-a-dia. (S1G2)
Isso aí atrapalha. (S2G2)
Te tira todo o movimento do braço. (S5G2)

De repente isso aqui quebra, entra pra dentro da tua perna. (S2G2)

A referência ao verão parece ter relação com o desejo de usar um vestuário

que seja confortável. O inverno, em Porto Alegre, é uma estação chuvosa. Um outro argumento para o não uso destes equipamentos é a necessidade de manter uma boa aparência.

Já pensou se isso aqui molha na chuva e no outro dia tá fedendo a cachorro? (S2G2)

Essa relação entre o clima e o uso de equipamentos de proteção individual usados pelos moto-boys, já havia sido relatado na pesquisa realizada por Diniz (2003), na cidade de Belo Horizonte.

As estatísticas atuais (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE SAÚDE DO BRASIL, 2001), as pesquisas na área (KOIZUMI, 1984; 1990), a minha prática enquanto enfermeira de um Hospital de Pronto Socorro indicam os membros inferiores como a parte do corpo mais atingida em acidentes nos quais se envolvem moto-boys. Apesar disso, parece que eles têm dificuldade em usar equipamentos específicos para proteção de membros inferiores, considerando o capacete como suficiente para a proteção do corpo em caso de acidentes de trânsito. A importância do critério de conveniência em detrimento do critério de segurança também aparece em outros contextos. Num estudo realizado por Green, Draper e Douler (2003), com consumidores ingleses, cujo propósito foi conhecer as percepções do público sobre a alimentação mais segura, foram realizados grupos focais. Green, Draper e Douler (2003), concluíram que os sujeitos escolhiam sua alimentação baseados mais em critérios de conveniência, prazer e saúde do que de segurança.

Para o moto-boy, quem utiliza os equipamentos de proteção é '*fiasquento*', e pode receber o apelido de Robocop²², porque, além de ficar parecido com um robô com botas, cotoveleiras, joelheiras e capacete, ainda se movimenta com pouca

flexibilidade.

Te tira todo o movimento. (S5G2)
Vocês falaram de um colega que vocês chamam de Robocop porque ele usa vários equipamentos? (Andréa)
Fiasquento... (S1G2)

Além do uso de mecanismos externos para o controle dos riscos do acidente de trânsito, os moto-boys também referem mecanismos de natureza interna, como habilidades pessoais para que este controle se efetive. O autocontrole é uma dessas habilidades.

[...] eu venho me autopolicando e eu vejo que acontece que tem que ser muito rígido até radical [...] a profissão exige um autocontrole sem tamanho [...] indescritível. (S6G2)

A referência ao autocontrole é, em geral, dirigida ao controle da velocidade, o que numa profissão caracterizada pela urgência é complicado conseguir.

[...] quando o cara tá no serviço, tu leva cada susto, tu diz: bah! Mas eu tô a 100 cara e tenho horário pra chegar [...] eu me policio na hora que eu me lembro que eu poderia ter entrado naquele caminhão ali, na hora do susto, aí eu vou a 40, chego a 60 eu tiro aí, no outro dia, dois dias, eu já estou a 100 de novo, o aramezinho esticado²³ e vai cavalo²⁴! (S2G1)

quando eu tive aquele acidente na Sertório [...] um mês e meio acho que eu levei pra passar dos 60. (S2G2)

[...] quando tu vê um acidente, uma tragédia, assim, tu já sai devagarinho, tu te assusta. (S4G2)

Como já referido anteriormente, os moto-boys consideram que a experiência

²² Robocop é um personagem de seriado de televisão que tem o cérebro humano e o corpo de metal. (Nota da autora).

²³ Arame esticado é acelerando a motocicleta ao máximo. (Nota da autora).

²⁴ Vai cavalo é uma expressão destinada a moto-boys com o baú carregado, às vezes em excesso. (Nota da autora).

na profissão tem importante influência na chance de que um acidente de trânsito ocorra. A experiência é, portanto, um fator de controle dos riscos do acidente de trânsito. Por exemplo, um moto-boy experiente pode usar o conhecimento resultante da sua experiência para melhor dimensionar o seu tempo, assumindo tarefas perfeitamente executáveis no seu horário normal de trabalho, evitando assim, sobrecarga. O moto-boy experiente também tem maior domínio sobre a motocicleta e conhecimento sobre o trânsito. Exemplos da importância da experiência no controle dos riscos aparecem nas páginas 59 e 60 onde apresento, baseada nas falas dos moto-boys, as características do seu cotidiano de trabalho.

A importância atribuída à experiência com fonte de conhecimento do *metiér* de moto-boy e fator de proteção contra os riscos do acidente de trânsito é, porém, contestada em função da possibilidade de ela produzir um excesso de autoconfiança.

*Quando tu acha que é o cara em cima da moto ela te derruba.
(S1G2)*

Além da experiência e do autocontrole, prestar atenção nos outros que compartilham o contexto e a dinâmica do trânsito, como pedestres e outros motoristas, pode auxiliar os moto-boys na prevenção e controle dos riscos do acidente de trânsito. Prestar atenção nos outros pode implicar, também, em exercícios de adivinhação.

[...] o moto-boy além de fazer o serviço, andar no trânsito, ele tem que ter a percepção de também adivinhar o que que o motorista, tem que ta ligado nisso aí, te cuidar, o que que os motoristas do carro vão fazer nos mínimos detalhes, tu não pode nunca tirar a atenção do trânsito porque aí é fatal. [...] É estressante. (S2G2)

Tu te livra de muitos acidentes ao longo do dia pela percepção própria, ó aquele motorista lá mesmo não dando sinal ele vai entrar, entendeu? (S1G2).

[...] os caras dão sinal pra um lado e vai pro outro, a gente tem esse reflexo, ver pra prevenir. (S2G2)

*[...] taxistas e motorista de ônibus e de lotação [...] eles tem horário a cumprir eles não gostam de perder tempo no trânsito. (S1G2)
Tem que cuidar [...] pedestre. (S5G2)*

Outras referências a estratégias usadas no controle dos riscos do acidente de trânsito tem a ver com andar mais devagar após sofrer ou livrar-se de um acidente de trânsito.

*Quando eu tive aquele acidente na Sertório, [...] um mês e meio acho que eu levei pra passar de 60. (S2G2)
Tem casos que deixa o cara pensando bastante, cara. (S1G2)
[...] quando tu vê um acidente, uma tragédia, assim, tu já sai devagarinho, tu te assusta. (S4G2)
[...] a gente sente mesmo é quando tu te livra de um acidente [...]. (S1G2)
Tem susto que tu toma que tu não esquece. (S3G2)*

Na avaliação dos moto-boys, a probabilidade de se acidentarem tem a ver com a frequência com que eles trabalham com a motocicleta, com a velocidade, mas também contar com a sorte. Constata-se, também, que eles, geralmente, não se colocam como causadores dos acidentes de trânsito, os riscos dos acidentes de trânsito são, segundo eles, produzidos por outros (motoristas e pedestres), e incluem aí elementos do ambiente, características do trabalho, condições do veículo, etc. No entanto, considerando-se a incapacidade dos moto-boys de interferirem neste contexto, modificando comportamento dos outros e o seu ambiente de trabalho, a responsabilidade pelo controle dos riscos recai sobre eles próprios.

Esse foco no autocontrole como estratégia para o gerenciamento de riscos é comum nos discursos que organizam as relações nas sociedades contemporâneas onde prevalece a ideologia neoliberal, segundo a qual o Estado não é responsável pelo bem-estar dos cidadãos. Os cidadãos são livres para escolherem as suas trajetórias de vida, onde deve estar incluído, prioritariamente, o autocuidado.

A idéia de autonomia pressupõe a noção de empoderamento como uma

estratégia-chave para promover escolhas (OLIVEIRA, 2001a). Uma questão que se apresenta é qual concepção de autonomia é efetivamente proposta e construída. Segundo Oliveira (2001a), a configuração dos conhecimentos e das práticas, nessas sociedades, estaria produzindo representações científicas e culturais, conformando os sujeitos para exercerem uma autonomia regulada, estimulando a livre escolha, segundo uma lógica de mercado. No campo da saúde, os discursos e práticas reforçam a tendência de diminuição de responsabilidades do Estado, delegando, progressivamente, aos sujeitos, a tarefa de tomarem conta de si mesmos (PETERSEN; LUPTON, 1996).

As informações analisadas aqui corroboram os argumentos dos estudiosos no campo da sociologia do risco (OLIVEIRA, 2001a; PETERSEN; LUPTON, 1996), que sugerem que, assim como outros indivíduos e grupos que compartilham o contexto social neoliberal, os moto-boys tomam para si a responsabilidade do autocuidado, representado pela tentativa do controle dos riscos do acidente de trânsito.

Parece paradoxal a idéia de que é possível controlar os riscos do acidente de trânsito apesar do reconhecimento de que eles são indissociáveis do trabalho de moto-boy. Giddens (2002) pode ajudar na compreensão deste paradoxo através da idéia de “segurança ontológica” (GIDDENS, p. 49, 2002). “Ser ontologicamente seguro é ter, no nível do inconsciente e da consciência prática, ‘respostas’ para questões existenciais fundamentais que toda a vida humana de certa maneira coloca” (GIDDENS, p. 49, 2002).

Ao falarem sobre seu cotidiano de trabalho, os moto-boys demonstram fazer um exercício reflexivo e retrospectivo sobre suas experiências e sobre os vários elementos que constituem esse cotidiano. O reconhecimento do compartilhamento desse cotidiano e de seus riscos produz um senso de identidade e de pertencimento

ao grupo de moto-boys. O domínio do conhecimento sobre o cotidiano resulta numa sensação de segurança. Segurança não no sentido da proteção contra os riscos inerentes ao exercício profissional, mas no sentido de saber como as 'coisas são ou serão', numa antecipação dos possíveis acontecimentos e das ações pessoais que possam intervir no curso desses acontecimentos. Isto resulta numa sensação de estar preparado para enfrentar as situações arriscadas do cotidiano, como sugere a discussão abaixo.

Não significa que a gente vai se quebrar [...]. (S4G1)

Aí tão 2 lesionados tão dizendo que vale a pena. (S5G1)

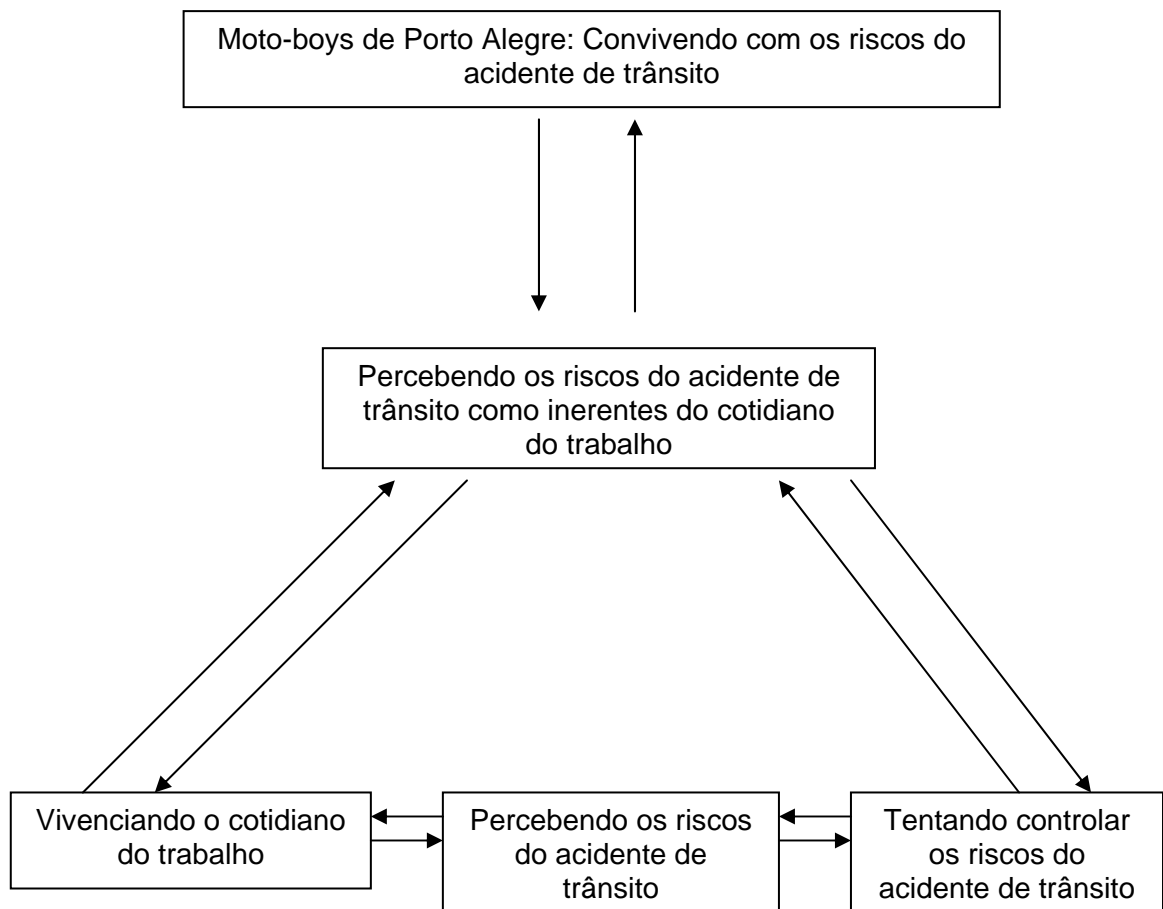
Eu já penso assim, eu acho que vale a pena o trabalho em si desde que tu faças com responsabilidade, entendeu? (S1G1)

Exato. (S4G1)

Contando com a tua segurança. (S1G1)

A análise apresentada nesta seção procurou demonstrar que o reconhecimento dos moto-boys sobre o risco de envolvimento em acidente de trânsito no cotidiano do seu trabalho os estimula a desenvolverem estratégias pessoais para lidar com esse risco. Considerando-se que o risco é inevitável e tem relação direta com o comportamento dos outros e do ambiente, resta, aos moto-boys, procurarem formas de controlar esse risco mediante ações pessoais.

Figura 4 – Moto-boys de Porto Alegre: Convivendo com os riscos do acidente de trânsito



5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tu corre o risco achando que vai sofrer um acidente que não vai ser nada grave, vai ser um trocinho aqui, uma coisinha ali, que tu vai levantar e vai de novo, achando que não vai dar nada até acontecer a coisa, cara. (S4G1).

O dinheiro faz isto, tu leva cada sombraço²⁵ e não dá duas entregas, tu tá de volta, é dinheiro, conta pra pagar, é pensão, roupa nova, Nike no pé, jaqueta de couro, celular da moda, Rayban, é dinheiro, e tu vai. (S2G1)

O dinheiro é que ti leva ao acidente consciente. (S2G1)

É o principal. (S3G1)

O motoqueiro pega outro [trabalho] ganha menos [...]. (S4G1)

Se tu puxa umas vinte entregas por dia, a seis pau²⁶, dá dinheiro. (S2G1)

E o cliente não tem consciência também [...] se tu sofrer um acidente, o problema é teu, ele tá lá no escritório dele [...]. (S1G1)

Que nem eu, tava lá no chuvão [...] com a moto que molhou tudo, o cliente atucanando: bah! os remédios [...] mas é o negócio, eu já sou mais calmo, né, ó não adianta, vou chega aí. (S5G1)

Mas, sempre tem um que vai, né? (S3G1)

Sempre tem um que investe, tem uns que metem, mesmo [...] não enxergando um palmo na frente. (S5G1)

Se tu não fizer, eu vou ligar pra outro, aí o cara diz: não, eu faço [...] até a hora que dar problema, um acidente. (S3G1)

A presente dissertação foi realizada com o objetivo de investigar como os moto-boys vêem o risco do acidente de trânsito no cotidiano do seu trabalho. A partir deste objetivo, foram estabelecidas as seguintes questões e subquestões de pesquisa:

De que modo os moto-boys vêem o risco pessoal de acidente de trânsito no cotidiano de seu trabalho? Para eles: Quais são os riscos da profissão? Que elementos do seu cotidiano constituem o risco para acidente de trânsito? Qual a atitude dos moto-boys frente o risco do acidente de trânsito?

A pesquisa que embasou esta dissertação foi de caráter qualitativo e a

²⁵ Sombraço quer dizer susto (Nota da autora).

²⁶ Seis pau quer dizer seis reais (Nota da autora).

metodologia que orientou a pesquisa foi a Teoria Fundamentada nos Dados.

Os dados foram coletados através da técnica de grupo focal. Essa técnica possibilitou a comparação entre diferentes opiniões e a argumentação das idéias dos moto-boys participantes da pesquisa sobre os riscos do acidente de trânsito.

O entendimento sobre os riscos de acidente de trânsito e as idéias sobre quem são aqueles que se arriscam são formadas a partir de informações aprendidas pelos moto-boys no contexto social e cultural em que vivem e trabalham.

Risco, conforme os teóricos da sociologia do risco, surgiu, na modernidade tardia, ligado à idéia de possibilidade de controle do futuro, por parte de especialistas (GIDDENS; PIERSON, 2000).

Viver num 'clima de risco' implica conhecer onde estão os riscos da vida diária e como viver com eles (GIDDENS, 2002). A análise das falas dos moto-boys sobre os riscos do acidente de trânsito sugerem que os significados desses riscos são constituídos por um conhecimento compartilhado sobre as características do contexto social onde eles vivem e trabalham, um contexto onde a pressa, a competição e o dinheiro são muito valorizados. As tentativas de controle desses riscos também são adquiridas através das suas experiências. Os moto-boys geralmente não se colocam como causadores de acidentes, atribuindo-os ao meio ambiente e aos outros.

O referencial teórico desta pesquisa foi embasado em vários autores que teorizam o 'risco'. O argumento defendido por sociólogos que estudam este tema, tais como Beck (1992) e Giddens (2002), é de que o risco é experienciado pelos sujeitos. Esses autores entendem que os significados atribuídos ao risco dependem deste contato com o risco em questão e a forma com que as pessoas cuidam-se diante dos riscos experienciados são influenciados pelo contexto desta experiência

(OLIVEIRA, 2001a; PETERSEN; LUPTON, 1996; DOUGLAS, 1992). Os moto-boys atribuem significados particularmente seus aos riscos do acidente de trânsito, apoiando a revisão da literatura. Esses mesmos autores afirmam que o modo de ver o risco dos especialistas não é sempre igual ao dos leigos.

O risco é um elemento constituinte do cotidiano e dos moto-boys, fato do qual são conhecedores. 'Risco' é uma palavra que faz parte do vocabulário dos moto-boys e tem algum sentido para eles.

O argumento dos sociólogos de que risco é influenciado pelo contexto sociocultural do risco é reforçado neste sentido. Os moto-boys trazem o seu cotidiano quando falam sobre risco. Uma evidência de que este argumento está correto é o fato de que, quando falam sobre o risco do acidente de trânsito, descrevem detalhadamente o contexto do trabalho e dos elementos deste contexto que influenciam ou contribuem para a produção desses riscos. O conhecimento que embasa os pontos de vista dos moto-boys sobre o risco do acidente de trânsito é de natureza empírica e não científica. Os elementos do cotidiano estão inter-relacionados e é esta associação que produz o risco do acidente de trânsito.

A globalização e o desemprego gerados pela ideologia neoliberalista excluíram várias pessoas do mercado de trabalho brasileiro. Os salários e os postos de emprego oferecidos pelo mercado de trabalho diminuíram. Alguns dos moto-boys são pessoas que optaram pela profissão por dificuldade de conseguir outro emprego em função da idade mais avançada, pela facilidade de conseguir trabalho como moto-boy ou da necessidade de aumentar seus ganhos.

As discussões dos moto-boys mostram que eles sentem-se discriminados pela sociedade que possibilitou o surgimento dessa profissão porque ao mesmo tempo que estes profissionais trazem benefícios, realizando entregas rápidas,

conforme solicitações, eles também podem provocar acidentes de trânsito por causa desta mesma urgência exigida.

Os moto-boys participantes da pesquisa reconhecem que para realizar suas funções, elementos como a informalidade e o risco os acompanham desde o surgimento da profissão, e que esta mesma profissão ainda não está regulamentada na cidade de Porto Alegre.

Os moto-boys adquirem o seu conhecimento de mundo conforme vão experienciando o cotidiano de suas vidas. A análise das discussões mostrou que este contexto influi e potencializa os elementos que identificam como possíveis causadores do principal risco do seu cotidiano: o de acidentes de trânsito.

Os elementos citados, constituintes de um mundo globalizado e capitalista neoliberal, são a urgência, a competição, os interesses financeiros, entre outros, que os moto-boys destacam como presentes no seu cotidiano.

Nas falas dos moto-boys sobre os riscos do acidente de trânsito, os valores pessoais que embasam julgamentos individuais sobre a importância do risco do acidente de trânsito estão sempre apresentados numa certa estrutura contextual. Segundo eles, vários fatores estão implicados no risco do acidente de trânsito: humanos, ambientais, mecânicos, sina e fatalidades. Por exemplo: cansaço provocado por sobrecarga de entregas ou trabalho, a falta ou o excesso de experiência, os outros motoristas, azar pessoal ou influência das bruxas sobre o 'clima de risco', a chuva, falhas nos freios. Todos esses fatores acima são potencializados pela urgência que faz parte do cotidiano do moto-boy, característica da profissão. Urgência significando dirigir em alta velocidade.

A necessidade dos moto-boys de se submeterem às exigências do mercado resulta numa sujeição às normas que regulam a vida social, no caso, da sociedade

brasileira, uma vida regulada por idéias capitalistas neoliberais. A competição é característica da sociedade neoliberal, incentivada pelos patrões e clientes dos moto-boys, por meio de comissões ou de gorjetas.

Os moto-boys são conscientes de que esta forma de trabalho implica risco do acidente de trânsito em função da alta velocidade exigida. Embora com toda essa probabilidade de danos que relatam quando falam sobre o risco do acidente de trânsito, com freqüência, seu pensamento e suas atitudes são em função do cumprimento de suas tarefas.

As falas dos moto-boys demonstram que o risco do acidente de trânsito é parcialmente controlável. Os moto-boys não podem interferir quando o acidente é atribuído aos outros ou ao meio ambiente. ‘Delitos’ como furar sinais e andar acima da velocidade permitida poderia ser controlado. Sina, culpa do outro e fatalidades, estariam fora do controle os moto-boys.

‘Ter uma profissão que garanta o sustento’ e ‘investimento num futuro melhor’ são alguns dos argumentos dos moto-boys que justificam o convívio com o risco do acidente de trânsito.

Risco do acidente de trânsito faz parte de uma rede de riscos: físicos, emocionais, legais, financeiros, morais e sociais. Neste sentido não existe ‘o’ risco do acidente de trânsito, mas ‘os’ riscos do acidente de trânsito, que são associados a danos. Os moto-boys estão expostos a uma complexa relação de danos interconectados.

Apesar dessa rede de danos, os moto-boys apontaram aspectos positivos resultantes dos riscos do acidente de trânsito em, pelo menos, três situações: o desejo de ser um bom moto-boy, o desejo de ser um cidadão vencedor e ter emoções prazerosas. A idéia parece ser a de reafirmar uma identidade de vitorioso.

Devido aos evidentes riscos da profissão, os moto-boys se auto-identificam profissionais do risco. Na presente análise, profissionais de risco, de acordo com os moto-boys que participaram desta pesquisa, são profissionais que utilizam o conhecimento do cotidiano na tentativa de controlar os riscos do trabalho, como os bombeiros, os policiais militares e os próprios moto-boys.

Para os moto-boys, os recursos para controle desses riscos (concretizado, à medida do possível) podem ser mecanismos de natureza externa, como o uso de capacetes, e, de natureza interna, o autocontrole, a utilização da experiência, e da sorte.

As informações analisadas aqui corroboram os argumentos dos estudiosos no campo da sociologia do risco (PETERSEN; LUPTON, 1996; LUPTON, 1999; OLIVEIRA, 2001a), pois, sugerem que, assim como outros indivíduos e grupos que compartilham o contexto social e neoliberal, os moto-boys tomam para si a responsabilidade do autocuidado, representado pela tentativa do controle dos riscos do acidente de trânsito. Esse processo de individualização, em que as biografias são projetos reflexivos, é característica das transformações que estão ocorrendo nas instituições tradicionais – família, educação, trabalho (SPINK, 2001).

O reflexo da individualização na promoção da saúde é que os promotores da saúde provêm a informação que julgam necessária para que as pessoas, como seres racionais que são, gerenciem seus comportamentos em busca da saúde plena. Segundo Spink (p. 2, 2004), “nessa esfera vemos emergir a metáfora sobre comportamentos frente ao risco: correr riscos”.

Os dados corroboram com a idéia de que deixar os indivíduos livres para controlarem sua saúde gera ações de autocuidado que não são muito eficazes, o que é provado nos relatos dos moto-boys e na realidade do meu trabalho de

enfermeira de um pronto-socorro que atende moto-boys acidentados. Os promotores da saúde recomendam para todos os motoristas: vá devagar, não corra, seja paciente na estrada para não ser no hospital, seja responsável, dirija com a cabeça, tire o pé do acelerador, etc. A tentativa de corresponder à autonomia delegada pelos moto-boys pode ser demonstrada através das suas atitudes frente os riscos do acidente de trânsito. Por exemplo, como demonstram os dados: utilizando recursos de autocuidado. Os moto-boys tentam seguir estas orientações, embora o que prevaleça, como este estudo demonstrou, é o que o seu cotidiano impõe.

Os promotores da saúde precisam considerar, nas suas abordagens, que risco pode estar relacionado também às situações de descontrole por parte dos sujeitos que estão se arriscando ou, em outras palavras, valorizar a força do contexto social que modifica suas intenções de favorecer os sujeitos e os impele ao autocuidado. Os moto-boys lidam com os riscos conforme dois critérios: um, são as conveniências pessoais, e o outro é condicionado às características do seu cotidiano de trabalho. Se os promotores levarem em consideração, no planejamento de suas ações no campo específico do acidente de trânsito, o fato de que risco é, entendido pelos moto-boys, de acordo com valores e experiências pessoais, poderão, talvez, atingir melhores resultados. Conforme os dados do estudo mostraram, promover a saúde dos moto-boys poderia implicar em ações específicas ao motorista em questão, multidisciplinares e multisetoriais. Os discursos da promoção da saúde sobre risco e prevenção precisam adequar o conteúdo dos seus discursos aos valores das pessoas e grupos aos quais estes se destinam (OLIVEIRA, 2001a; PETERSEN; LUPTON, 1996; NEVES, 2004). No caso específico dos moto-boys, os discursos que pretendem promover a prevenção do risco do acidente de trânsito devem ser dirigidos também aos seus patrões e clientes.

O presente trabalho foi realizado com um número pequeno de pessoas, e tem, portanto, resultados não-generalizáveis. Mesmo assim, os resultados da presente pesquisa sugerem que há temáticas importantes a serem pesquisadas na abordagem dos acidentes de trânsito, por exemplo: de que modo motoristas e pedestres vêem os riscos do acidente de trânsito; como as questões de gênero influenciam o comportamento dos motoristas, em especial no que concerne ao ato de se arriscar e à noção de corporeidade dos moto-boys - o corpo foi referido várias vezes nas discussões - entre outras menções, o corpo é referido como local onde ficam marcados os acidentes; o acidente de trânsito envolvendo moto-boys na perspectiva da saúde ocupacional, ou o que significa ser acidente de trabalho sem vínculo empregatício, entre outras.

Considera-se que este estudo apresenta várias contribuições para o campo da promoção da saúde, onde a enfermagem ocupa um papel de destaque, em especial, no tocante à prevenção do risco do acidente de trânsito. Além disso, traz subsídios para outros estudos do campo da sociologia do risco. Entre estas contribuições, este estudo, indicou que pesquisas que tenham como pressuposto o 'caráter sociocultural do risco', como o que foi utilizado nesta pesquisa, aplicam-se ao campo dos acidentes de trabalho; contribuiu para mostrar ao profissional promotor da saúde, em especial às enfermeiras que trabalham com a promoção da saúde, que é possível tratar da questão do risco dos acidentes de trânsito de forma a extrapolar a abordagem tradicional do 'risco epidemiológico'; proporcionou entender a complexidade e a importância do contexto no cotidiano dos moto-boys e seu convívio com os riscos do acidente de trânsito, além de desvelar significados paradoxais do risco; trouxe a discussão inédita para a área da saúde brasileira sobre acidentes de trânsito sob uma visão qualitativa.

Este estudo poderia, ter sido melhor problematizado caso houvessem outros trabalhos sobre acidentes de trânsito na abordagem escolhida. Por outro lado, espera-se que seja um incentivo para mais pesquisas deste cunho.

Foi gratificante e construtiva a experiência de realizar este estudo, por dois motivos, entre tantos outros: a volta ao convívio acadêmico que possibilitou, com importante auxílio da orientadora, de outras professoras e colegas do mestrado, a reflexão sobre os riscos do acidente de trânsito à luz de teorias sociológicas, ampliando assim o modo de entender os riscos; a oportunidade de discutir o cotidiano dos moto-boys com eles próprios e compartilhar com eles os seus modos de ver os riscos de acidentes de trânsito.

O convívio com os moto-boys fez com que eu descrevesse o que a minha prática assistencial apontava: que os modos de ver o risco dos acidentes de trânsito relacionam-se com valores pessoais destes trabalhadores e aprendesse que a influência do cotidiano nos acidentes de trânsito envolvendo estes profissionais relacionam-se com estes modos de ver.

A contribuição desta pesquisa é no campo preventivo e basicamente para fornecer subsídios para o entendimento da enfermagem e das outras profissões da saúde em geral no sentido da compreensão do acidente de trânsito envolvendo moto-boys. Isto para que suas ações de prevenção considerem a complexidade que envolve este acidente. Promover a saúde dos moto-boys requer ações específicas, multidisciplinares e multisetoriais que reconheçam a importância do meio na ocorrência de acidentes de trânsito. Portanto, a regulamentação da profissão; leis que obriguem o uso de proteções para os membros superiores e, principalmente, os inferiores; e ações dos promotores da saúde dirigidas a também aos patrões e aos clientes dos moto-boys são sugestões desta pesquisa. Considerando que o acidente de trânsito envolvendo moto-boy extrapola o comportamento do moto-boy, relaciona-se com o meio e com as regras do mercado, estabelecidas pelos patrões e clientes e com outros fatores que são alheios a sua vontade. O planejamento de ações precisa considerar todos os fatores que influem no comportamento e não só o

comportamento em si.

As enfermeiras são, algumas vezes, chamadas para planejar e executar ações de promoção à saúde, inclusive no campo da prevenção de acidentes de trânsito. O conhecimento produzido neste estudo poderá contribuir para a compreensão dos comportamentos e atitudes dos moto-boys em relação a ações de risco ou de proteção contra acidentes de trânsito. Esse entendimento pode servir de subsídio para que as enfermeiras responsáveis por promover a saúde através da prevenção de acidentes aproximem suas ações do cotidiano dos sujeitos que circulam no trânsito. Essa aproximação poderá resultar num aumento da eficácia das iniciativas no campo da educação para a prevenção dos acidentes de trânsito.

REFERÊNCIAS

ACIDENTE TÍPICO. Disponível em:

www.trabalho.gov.br/Temas/SegSau/estatisticas/acidentes/conteudo/infbasicas.pdf
Acessado em 03/04/2004.

AMÂNCIO, Lígia. **A construção social da diferença**. Afrontamento: Porto, 1994.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO DE SAÚDE DO BRASIL 2001. Disponível em:

<http://portal.saude.gov.br/saude/aplicacoes/anuario2001>. Acessado em 17/12/2003.

ANDRADE, Selma Maffei; MELLO-JORGE, Maria Helena P. de. 2001. **Acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil**. Rev. Saúde Pública. São Paulo, vol 33, nº 3. jun. 2001

AYRES, José Ricardo de Carvalho Mesquita. **Sobre o risco**: para compreender a epidemiologia. 2 ed. São Paulo: HUCITEC, 2002.

_____, *et al.*, **O conceito de vulnerabilidade e as práticas de saúde: novas perspectivas e desafios**. In: CZERESNIA, Dina. Promoção da Saúde: conceitos, reflexões, tendência. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2003, 173 p.

BAHIA, Carolina; MELO, Itamar; SILVA, Jaime. **O trânsito também é trágico para a economia**. Zero Hora. Reportagem especial. Ano 40. nº 13.798. Porto Alegre, 1º jun. 2003.

BARATA, Rita Barradas. Debate sobre o artigo de Mary Jane P. Spink. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 17 (6): 1302-1304, nov-dez, 2001.

BARBOUR, Rosaline S.; KITZINGER, Jenny. **Developing focus group research: politics, theory and practice**. London: Sage Publications, 1999.

BARROS, Aluísio J. D., AMARAL, Rodrigo L., OLIVEIRA, Maria Simone B. *et al.* Acidentes de trânsito com vítimas: sub-registro, caracterização e letalidade. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, vol.19, nº4, p.976-986, jul./ago. 2003.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as conseqüências humanas**. Rio de Janeiro: Zahar, 1999. 145 p.

BECK, Ulrich. **Risk society: towards a new modernity**. 7 ed. London: SAGE, 1992. 260 p.

_____, GIDDENS, Anthony, LASH, Scott. **Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1997. 264 p.

BRASIL. Leis e Decretos. Lei nº 9.503/97. **Código de Trânsito Brasileiro**. 1ª ed.

Porto Alegre, CORAG, Assessoria de publicações técnicas. 1998.

_____. Ministério da Saúde. **Política Nacional de Promoção da Saúde** (documento para discussão). Brasília, 2002. 41 p.

BRÜSEKE, Franz Josef. **A técnica e os riscos da modernidade**. Florianópolis: UFSC, 2001.

CAPONI, Sandra. La aceptabilidad del riesgo. Debate sobre o artigo de Mary Jane P. Spink. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 17 (6): 1306-1307, nov-dez, 2001.

CASSIANI, Sílvia H. de Bortoli; CALIRI, Maria Helena L., PELÁ, Nilza T. R. A teoria fundamentada nos dados como abordagem da pesquisa interpretativa. **Revista latino-americana de enfermagem**, São Paulo, v.4, n.3, p. 75-88, dezembro 1996.

CASTIEL, Luis David. **A medida do possível...saúde, risco e tecnobiociências**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 1999. 204 p.

_____. **Dédalo e dédalos: identidade cultural, subjetividade e os riscos à saúde**. In: CZERESNIA, Dina; FREITAS, Carlos Machado de (orgs). *Promoção da Saúde: conceitos, reflexões, tendência*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2003, 173 p.

CHARMAZ, Kathy. **Grounded Theory**. In: DENZIN, Norman .K.; LINCOLN, Yvonna S. *Handbook of qualitative research*. London: Sage, 2000. 1065 p.

COPETTI, Thiago. Profissão de risco dificulta a compra. **Zero Hora**. 27 abr. 2003.

DÁVILA , Sérgio. Motoboys enfrentam riscos e discriminação. **Folha de São Paulo**. Cotidiano. 6 jul. 2003. p. C3.

DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna. S. **Handbook of qualitative research**. 2.ed. London: Sage Publications, 2000. 1065 p.

DINIZ, Eugênio Pacelli Hatem. **Entre as exigências de tempo e os constrangimentos do espaço: as condições acidentogênicas e estratégias de regulação dos motociclistas profissionais**. Dissertação. Escola de Engenharia. Universidade Federal de Minas Gerais, 2003.

DOUGLAS, Mary. **Risk and culture**. London: University of California Press, 1982. 197 p.

_____. **Risk and blame: essays in cultural theory**. London: Routledge, 1992. 207 p.

EPTC divulga balanço de acidentes. **Correio do Povo**. Geral. Porto Alegre. 26 jul. 2002. p. 8.

ESTRAN, Neida V. B. *et al.* **Sala de emergência: emergências clínicas e traumáticas**. Porto Alegre: UFRGS, 2003.

FERNANDES, Francisco. **Dicionário Brasileiro Zero Hora**. 30. ed. São Paulo: Globo, 1993.

FREIRE, Evandro *et al.* **Trauma: a doença dos séculos**. Vol, 1. São Paulo: Ateneu, 2001. 1452 p.

FOX, Nick. **Posmodern reflections on 'risk', 'hazards' and life choices**. *In:* LUPTON, Deborah. Risk and sociocultural theory: new directions and perspectives. Cambridge: University Press, 1999.

GABE, Jonathan. **Medicine, health and risk: sociological approaches**. Great Britain: Page Bros, 1995.

GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. São Paulo: UNESP, 1991. 177 p.

_____. **Modernidade e identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002. 233 p.

_____; PIERSON, Christopher. **Conversas com Anthony Giddens: o sentido da modernidade**. Rio de Janeiro: FGV, 2000. 153 p.

GREEN, Judith. **Risk and Misfortune: The social construction of accidents**. London: UCL Press, 1997. 222 p.

_____; DRAPER, Alizon K., DOULER, Elizabeth A. Short cuts to safety: risk and 'rules of thumb' in accounts of food choice. **Health, risk e society**, Canterbury, vol. 5. Nº 1, March, 2003. pag. 33-52.

GUIZZO, Bianca S; KRZIMINSKI, Clarissa; OLIVEIRA, Dora L. O software QRS NVIVO 2.0 na análise qualitativa de dados: ferramenta para a pesquisa em ciências humanas e da saúde. **Revista Gaúcha de Enfermagem**, Porto Alegre, v. 54. nº1. p. 53-6, abr. 2003

GUILLAN, Disponível em: <http://manguinhos.ensp.fiocruz/projetos/esterisco/>
Acessado em 27/03/04.

HEYMAN, Bob. **Risk, health and helth care: a qualitative approach**. London: Arnold, 1998.

HÍJAR-MEDINA, Martha C. et al. Factores de riesgo de lesión por accidentes de tráfico y el impacto de una intervención sobre la carretera. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, vol. 33, nº5, out. 1999.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, MAURO de SALLES. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro. Objetiva, 2001.

JOFFE, Hélène. **Risk and 'the' other**. Cambridge: Cambridge University Press, 1999. 165 p.

KOYZUMI, Maria Sumie. **Aspectos epidemiológicos dos acidentes de motocicleta no município de São Paulo, 1982**. Tese. Departamento de Epidemiologia. Faculdade de Saúde Pública. Universidade de São Paulo. 1984. 140 p.

_____. **Natureza das lesões nas vítimas de acidentes de motocicleta**. Tese de livre-docência. Escola de Enfermagem. Universidade de São Paulo, 1990. 112 p.

KRUEGER, Richard. A; CASEY, Mary. A. **Focus groups**. 3. ed. Thousand Oaks: Sage Publications, 2000. 215 p.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Sociologia geral**. São Paulo: Atlas, 1999.

LEAL, Sandra Maria Cezar. **Violência como objeto da assistência em um hospital de trauma: o “olhar” da enfermagem**. Dissertação. Escola de Enfermagem. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2003.

LIBERATTI, Cristiane Lopes Barrancos, ANDRADE, Selma Maffei de, SOARES, Darli Antônio *et al.* Uso de capacete por vítimas de acidentes de motocicleta em Londrina, sul do Brasil. **Rev. Panam Salud Publica**, São Paulo, vol.13, nº1, p.33-38, jan. 2003.

LOPES, Marta Julia Marques. **Divisão do trabalho e relações sociais de sexo: pensando a realidade das trabalhadoras do cuidado de saúde**. In: LOPES, Marta Julia Marques MEYER, Dagmar Estermann; WALDOW, Vera Regina (org.). **Gênero e saúde**. Porto Alegre: Artes Médicas, 1996. 156 p.

LOURO, Guacira Lopes. **Gênero, sexualidade e educação: uma perspectiva pós-estruturalista**. 4 ed. Porto Alegre: Vozes, 2001. 179 p.

LUPTON, Deborah. **Risk**. Great Britain: Routledge, 1999. 184 p.

MARIANO, Nilson. Violência abala saúde pública. **Zero Hora**, Porto Alegre. 20 out. 2002. p.38.

MARIN-LEON, Letícia e VIZZOTTO, Marília Martins. Comportamentos no trânsito: um estudo epidemiológico com estudantes universitários. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, vol.19, nº2, p. 515-523, mar/abr. 2003.

MARIN, Letícia; QUEIROZ, Marcos S. A atualidade dos acidentes de trânsito na era da velocidade: uma visão geral. **Cad. Saúde Pública**. Rio de Janeiro. vol. 16. n. 1.. Jan./Mar. 2000.

MACGREGOR, Donald. SLOVIC, Paul. **Perceived risk and driving behavior: lessons for improving traffic safety in emerging market contries**. In: Von HOLST, Hans; NYGREN, Ake; ANDERSSON, Ake E. **Transportation, traffic safety an health: human behavior**. Fouth Internacional conference. Japan: Springer, 1998. 423

p.

MACMILLAN ENGLISH DICTIONARY: for advanced learners of american english. China: Selwood Systems, 2002.

MINAYO, Maria C. de S. **O desafio do conhecimento**. Pesquisa qualitativa em saúde. 2.ed. São Paulo: Hucitec-Abrasco, 1993. 269 p.

_____ (org.) **Os muitos Brasis**: saúde e população na década de 80. 2.ed. São Paulo: Hucitec-Abrasco, 1999. 356 p.

_____ (org.) **Pesquisa social**. Teoria, método e criatividade. 18.ed. Petrópolis: Vozes, 2001. 80 p.

MORAES, Rita. Equilibristas urbanos. Isto é. 25/03/1998. Disponível em <http://www.terra.com.br/istoe/comport/148611>. Acessado em 01/12/2003.

MOTOBOY. Disponível em <http://www.mtecho.gov.br>. Acessado em 23/03/04.

MOTOBOY tem profissão reconhecida. **Impresso SINDIMOTO**. Ano 2. Nº6. Porto Alegre. Abr. 2003.

NATERA, G; MORA, J. *in*: MARTINEZ, F. J. M.; LÓPEZ, T. M. L. (compiladores) **Análisis cualitativo em salud. Teoría, método y práctica**. México: Plaza y Valdés Editores, 2000. 288 p.

NEVES, Ednalva Maciel. **Alquimia moderna**: cultura e racionalidade do risco entre epidemiologistas. Porto Alegre, 2004. Tese. Programa de Pós-graduação em antropologia social. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2004. 406 p.

OLIVEIRA, Dora Lucia Leidens Correa de. **Brazilian adolescent women talk about HIV/AIDS risk**: reconceptualizing risky sex – What implications for health promotion? London, 2001. PhD thesis. Institute of Education. University of London, 2001a. 237 f.

OLIVEIRA, Dora Lucia Leidens Correa de. Debate sobre o artigo de Mary Jane P. Spink. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 17 (6): 1308, nov-dez, 2001b.

OLIVEIRA, Nelson Luis Batista. **Motociclistas vítimas de acidentes de trânsito no município de Maringá: Magnitude e características**. Dissertação. Escola de Enfermagem. Universidade de São Paulo, 2001c.

OTT, Eduardo A., FAVARETTO, Ana L.F., R.NETO, André F.P. *et al*. Acidentes de trânsito em área metropolitana da região sul do Brasil: caracterização da vítima e das lesões. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, out. 1993, vol.27, nº5, p.350-356.

PETERSEN, Alan; LUPTON, Deborah. **The new public health**: health and self in the age of risk. London: SAGE, 1996. 208 p.

POLIT, D. F.; HUNGLER, B. P. **Fundamentos de pesquisa em enfermagem**. 3 ed. Porto Alegre: Artes Médicas, 1995. 391 p.

PRADO, Marta Lenise do. **Caminhos perigosos: uma aproximação ao problema da violência e saúde à luz das ocorrências de trânsito**. Tese. Pós-Graduação em Enfermagem. Universidade Federal de Santa Catarina, 2001.

RESOLUÇÃO 196/96. Diretrizes e Normas Regulamentadoras de Pesquisas Envolvendo Seres Humanos. Conselho Nacional de Saúde. Disponível em <http://www.bioetica.ufrgs.br/res196/96.htm>. Acessado em 24/12/2003.

RISCOS ALIMENTARES. Disponível em: <http://www.reitoria.ufsc.br/prpg/dapg/Cursos-pos/indexMD.Htm>. Acessado em 27/03/2004.

RODRÍGUES, Emilio Criado. **Accidentes de tráfico**. In: GONZÁLES, Maria Isabel Serrano (cord.) La educación para la salud del siglo XXI: comunicación y salud. Segovia: Días dos Santos, 1998.

SANTOS, Sérgio Ribeiro dos; NÓBREGA, Maria Mirian Lima da. A Grounded Theory como alternativa metodológica para pesquisa em enfermagem. **Rev. Bras. Enf.**, Brasília, vol. 55, n. 5, p. 575-579, set-out. 2002.

SÃO PAULO. Secretaria Municipal de transportes. Companhia de Engenharia de Tráfego. **Fatos e estatísticas de acidentes de trânsito em São Paulo**. São Paulo: CET, 2000. 49 p.

SCALASSARA, Marlene Bonoto, SOUZA, Regina Kazue Tanno de e SOARES, Dorotéia Fátima Pelissari de Paula. Características da mortalidade por acidentes de trânsito em localidade da região Sul do Brasil. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, abr. 1998, vol. 32, nº2, p.125-132.

SCIORTINO, Jeff. A growing crisis: diabetes. **Newsweek**. New York, v. CXXXVI n. 10. Sep. 4, 2000.

SEGURO SOB MEDIDA. **Isto é**. nº 1571. 10nov1999. Disponível em <http://www.terra.com.br/istoe/economia/1999/11/06/000.htm>. Acessado em 01/12/2003.

SILVA, Chico. Os donos do asfalto. **Isto é Independente**. Edição nº 1779. 5nov2003. Disponível em: http://www.terra.com.br/istoe/1779/comportamento/1779_donos_do_asfalto.htm. Acessado em 01/12/2003

SHELP, Diogo. Prazer e perigo. **Veja**. São Paulo: Editora abril, edição 1811, ano 36, nº 28, 16 jun. 2003.

SOUZA, Regina M. C., REGIS, Fabiane C., KOIZUMI, Maria S. Traumatismo crânio-encefálico: diferenças das vítimas pedestres e ocupantes de veículos a motor. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 33, nº1, fev. 1999.

SPINK, Mari Jane P. Trópico do discurso sobre risco: risco-aventura como metáfora

na modernidade tardia. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, 17 (6): 1277-1288, nov-dez, 2001.

STRAUSS, Anselm. **Qualitative analysis for social scientists**. Cambridge: Cambridge University Press, 1987. 319 p.

STRAUSS, Anselm; CORBIN, Juliet. **Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing grounded theory**. 2 ed. London: SAGE, 1996.

TOLEDO, Roberto Pompeu de. **Fascínio e terror dos moto-boys**. Veja. São Paulo. ed. 1828. Ano: 36. n. 45. 12 nov. 2003.

TRIVIÑOS, Augusto N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

STRAUSS, Anselm.; CORBIN, Juliet. **Basics of qualitative research: techniques and procedures for developing grounded theory**. 2 ed. London: Sage Publications, 1998. 312 p.

VASCONCELLOS, Eduardo A. **O que é trânsito?** São Paulo: Brasiliense, 1998. 120 p.

VEIGA, Aida; SEGATTO, Cristiane. Um golpe na confiança. **Época**. São Paulo, n. 217. 15 jul. 2002.

VERONESE, Andréa M.; OLIVEIRA, Dora L.L.C. de; ELLWANGER, Luciana. **Caracterização do motociclista acidentado internado no Hospital de Pronto Socorro**. Pesquisa realizada nos meses de junho, julho, agosto de 2002. Porto Alegre, 2002. Não Publicado.

ZAQUÉ, Juliane *et al.* Mais perto do coração. **Isto é**. São Paulo, n. 1712. 24 jul. 2002.

APÊNDICE A – Agenda dos grupos focais

GRUPO 1

Reunião 1

Data: 05/06/2003

Hora de início: 19h – apresentação dos componentes do grupo, da pesquisadora, do projeto, firmação de contratos e assinatura do termo de consentimento

Tema dia para discussão: O acidente de trânsito que envolve motoboys

Lanche

Reunião 2

Data: 09/06/2003

Hora de início: 19h30min

Recapitulação da reunião anterior: O acidente de trânsito

Tema do dia para discussão: Como é ser motoboy?

Lanche

Reunião 3

Data: 11/06/2003

Hora de início: 19h30min

Recapitulação da reunião anterior: Como é ser motoboy?

Tema do dia para discussão: Planejando uma empresa que emprega motoboys

Lanche

Reunião 4

Data: 16/06/2003

Hora de início: 19h30min

Recapitulação da reunião anterior: Planejando uma empresa que emprega motoboys

Tema do dia para discussão: O que leva o motoboy a arriscar-se?

Lanche

Reunião 5

Data: 23/06/2003

Hora de início: 19h30min

Recapitulação da reunião anterior: O que leva o motoboy a arriscar-se?

Tema do dia: Discussão sobre assuntos que vieram à tona do decorrer dos dias: arriscar-se é coisa de homem? Campanhas de prevenção de acidentes de trânsito

Preenchimento da ficha de dados pessoais (apêndice 2)**Lanche****GRUPO 2****Reunião 1****Data:** 01/07/2003**Hora de início:** 18h30min - apresentação dos componentes do grupo, da pesquisadora, do projeto, firmação de contratos, assinatura do termo de consentimento**Tema do dia para discussão:** O acidente de trânsito que envolve motoboys**Lanche****Reunião 2****Data:** 04/07/2003**Hora de início:** 19h30min**Recapitulação da reunião anterior:** O acidente de trânsito que envolve motoboys**Tema do dia para discussão:** Como é ser motoboy?**Lanche****Reunião 3****Data:** 08/07/2003**Hora de início:** 19h30min**Recapitulação da reunião anterior:** Como é ser motoboy?**Tema do dia para discussão:** O que leva o motoboy a arriscar-se?**Lanche****Reunião 4****Data:** 11/07/2003**Hora de início:** 19h30min**Recapitulação da reunião anterior:** O que leva o motoboy a arriscar-se?**Tema do dia para discussão:** Discussão de artigos de jornal - sobre motoboys e sobre seguros de vida para profissões de risco**Preenchimento da ficha de dados pessoais****Lanche****Observações:**

Hora de início do lanche: entre 20h30 e 21 horas

O lanche variava entre salgadinhos, torta, bolachas, refrigerante ou chá.

O horário final dos encontros variava de acordo com os assuntos livres do lanche.

Houveram dias com 2 reuniões semanais devido a pesquisadora estar no final da gestação na realização da coleta de dados.

APÊNDICE B – Formulário de dados pessoais

Nome: _____

Idade: _____

Escolaridade: _____

Profissão anterior: _____

Tempo de trabalho como moto-boy: _____ anos

Casado/com companheira ()sim ()não - Companheira trabalha ()sim ()não

Nº de filhos que sustenta ou paga pensão()

Outros dependentes _____

Por que é moto-boy?

Como iniciou na profissão? Como foi o primeiro emprego?

Pretende continuar na profissão? Sim () Não () Por quê?

Trabalho(s) atuais:

() empresa A – horário: _____

() empresa B – horário: _____

() empresa C – horário: _____

() encostado no INSS há _____ meses

() recebendo seguro há _____ meses

Vínculo de trabalho:

() carteira assinada

() autônomo sem empresa registrada

() autônomo com empresa registrada

INSS:

() recolhe

() a empresa recolhe

() não recolhe

SEGURO:

() paga

() a empresa paga

() não paga

() a empresa paga uma parte

APÊNDICE C – Termo de consentimento livre e esclarecido

Esta pesquisa: o risco de acidentes de trânsito sob a perspectiva do moto-boy justifica-se pela elevada incidência de acidentes de trânsito envolvendo moto-boys. O objetivo desta pesquisa é explorar a visão de risco presente na cultura dos moto-boys, no cotidiano do seu trabalho, em relação a acidentes de trânsito, envolvendo o veículo motocicleta.

O participante da pesquisa participará de reuniões com outros moto-boys, quando serão discutidos assuntos sobre os riscos da profissão em relação aos acidentes de trânsito e também será entrevistado individualmente sobre este assunto.

Pelo presente Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, declaro que fui esclarecido, de forma clara e detalhada, livre de qualquer forma de constrangimento ou coerção, dos objetivos, da justificativa, dos procedimentos a que serei submetido, dos riscos, desconfortos e benefícios do presente Projeto de Pesquisa.

Fui igualmente informado:

1. Da garantia de receber respostas a qualquer pergunta ou esclarecimento a qualquer dúvida sobre os procedimentos de risco, benefícios e outros assuntos relacionados com a pesquisa.
2. Da liberdade de retirar meu consentimento a qualquer momento e deixar de participar do estudo, sem que isso me traga nenhum tipo de prejuízo.
3. Da segurança de que não serei identificado e que se manterá o caráter confidencial das informações relacionadas com a minha privacidade e da ausência de custos pessoais.
4. Do compromisso de proporcionar informação atualizada obtida durante o estudo, ainda que esta possa afetar minha vontade de continuar participando.

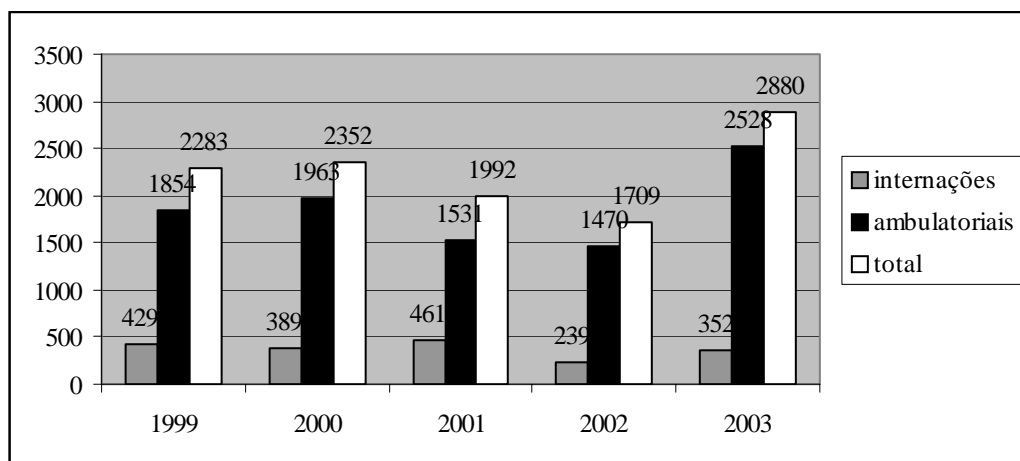
A pesquisadora responsável por este projeto de pesquisa é a mestrande Andréa M. Veronese, orientada pela Dra. Dora L. L. C. de Oliveira (Fone: 3316-5428), tendo este documento sido revisado e aprovado pelo Comitê de Ética em pesquisa do Hospital de Pronto Socorro em ___/___/____. Data: ___/___/____.

Assinatura da responsável pela pesquisa

Assinatura do voluntário

APÊNDICE D – Gráficos

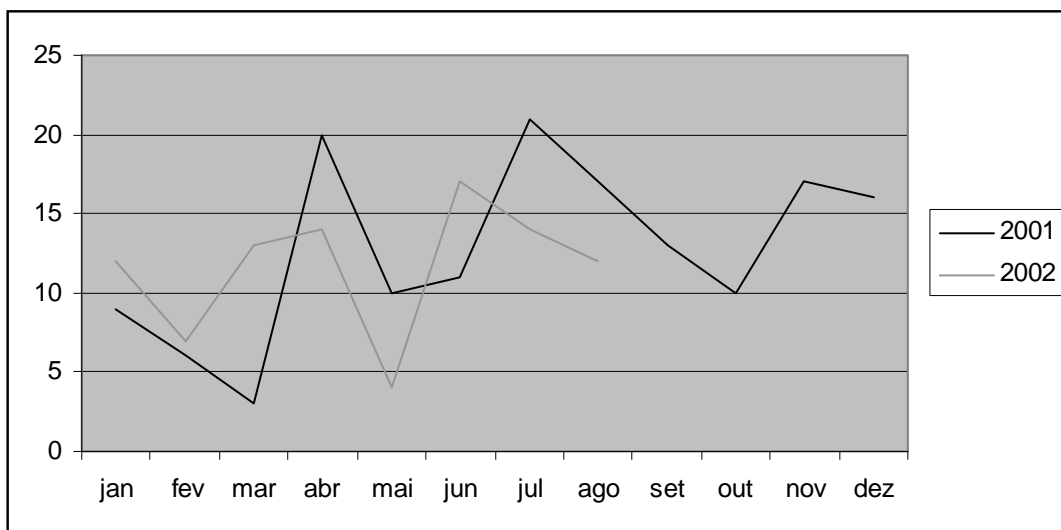
Gráfico 1 – atendimentos do HPS – acidentes de motocicleta



Observação: o ano de 2003 refere-se até o mês de outubro

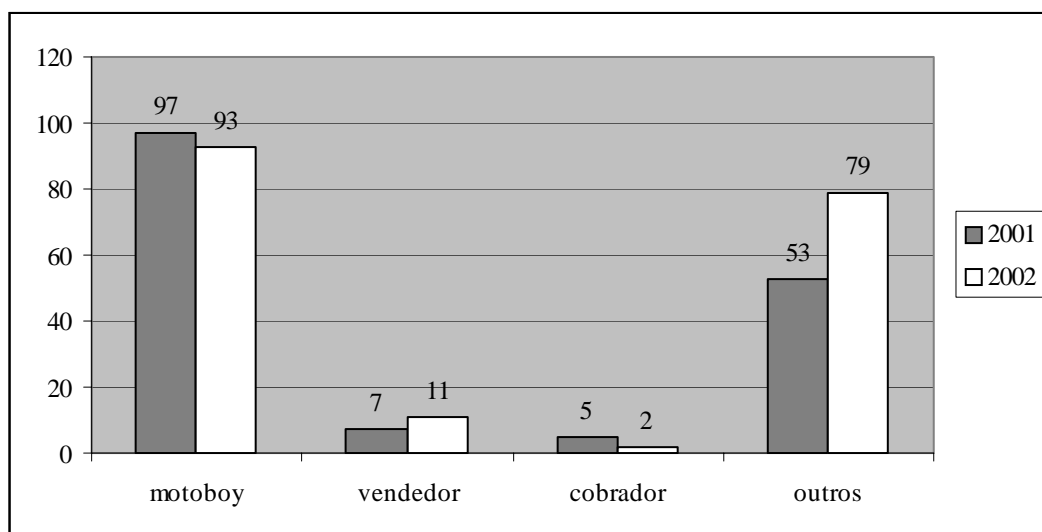
Fonte: Veronese, Andréa Márian. Pesquisa direta no SDE do HPS. Porto Alegre, 2003.

Gráfico 2 – Incidência dos acidentes com motoboys em relação aos meses, registrados pelo Núcleo de Atenção ao Acidentado de trabalho do HPS



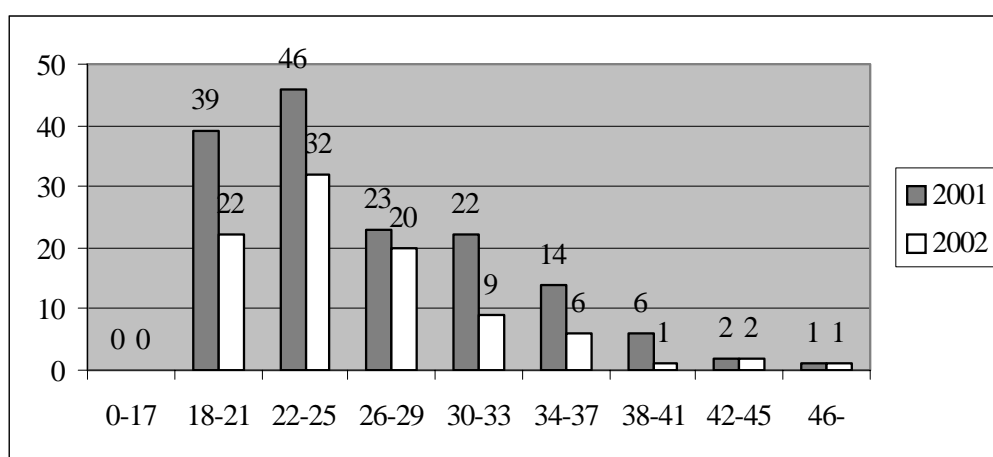
Fonte: Veronese, Andréa Márian. Pesquisa direta no NAAT do HPS. Porto Alegre, 2003.

Gráfico 3 – Comparação dos acidentes típicos de trabalho com motocicleta registrados no núcleo de atenção ao acidentado do trabalho do HPS – janeiro a agosto de 2001 e janeiro a agosto de 2002



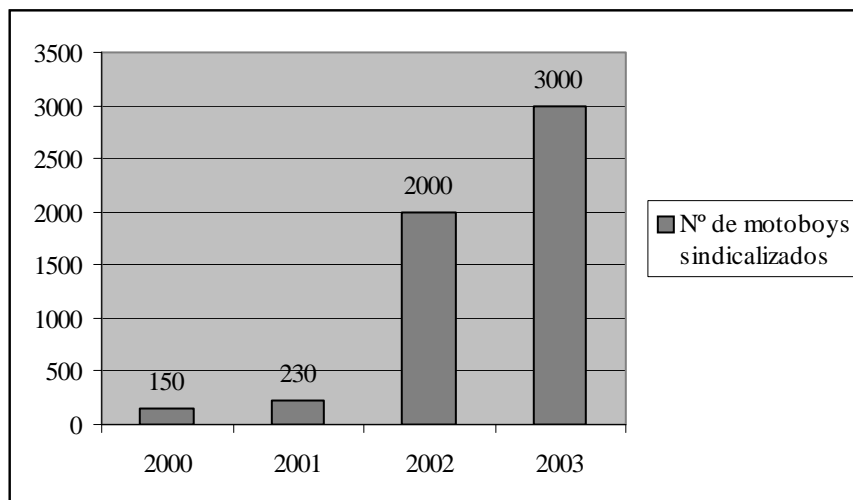
Fonte: Veronese, Andréa Márian. Pesquisa direta no NAAT do HPS. Porto Alegre, 2003.

Gráfico 4 – Idades dos motoboys acidentados no ano de 2001 e no ano de 2002 (este ano até agosto)



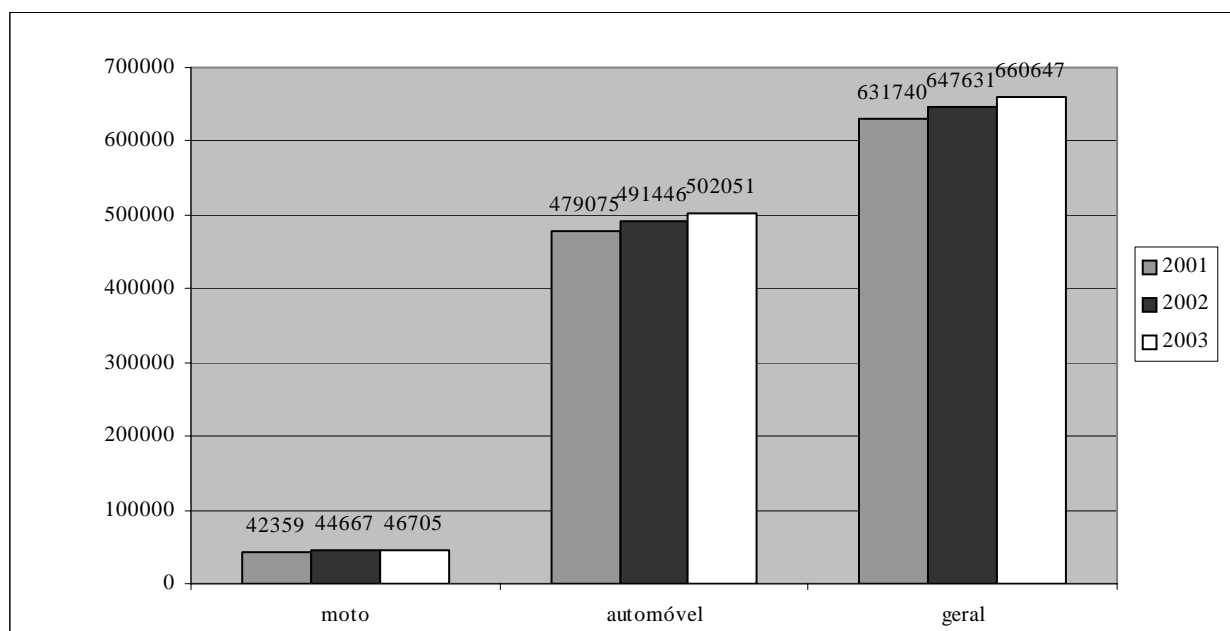
Fonte: Veronese, Andréa Márian. Pesquisa direta no NAAT do HPS. Porto Alegre, 2003.

Gráfico 5 – Número de motoboys sindicalizados - SINDIMOTO



Fonte: Veronese, Andréa Márian. Informação do SINDIMOTO por e-mail. Porto Alegre, 2003.

Gráfico 6 – Evolução da frota de veículos da cidade de Porto Alegre (meses de janeiro)



Fonte: Veronese, Andréa Márian. Pesquisa direta no site do Detran-RS. Porto Alegre, 2003.

ANEXO A – Ofício do Comitê de Ética e pesquisa



cepHPS.jpg

ANEXO B – Estatísticas da Empresa Pública de Transporte e Circulação - EPTC



eptc2001a.jpg



eptc2001b.jpg



eptc2001c.jpg



eptc2004.jpg

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)