

UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
CENTRO DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE PSICOLOGIA

ANDRESSA ALENCAR GONDIM

**COMPREENDENDO O SOFRIMENTO DECORRENTE
DO TRABALHO NOS *MOTOBOYS* DE FORTALEZA-
CE**

FORTALEZA

2009

ANDRESSA ALENCAR GONDIM

**COMPREENDENDO O SOFRIMENTO DECORRENTE
DO TRABALHO NOS MOTOBOYS DE FORTALEZA-
CE**

Dissertação submetida à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará como requisito para obtenção do grau de Mestre em Psicologia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Izabel Cristina Ferreira Borsoi

]

FORTALEZA

2009

"Lecturis salutem"

Ficha Catalográfica elaborada por

Telma Regina Abreu Camboim – Bibliotecária – CRB-3/593

tregina@ufc.br

Biblioteca de Ciências Humanas – UFC

G635c

Gondim, Andressa Alencar.

Compreendendo o sofrimento decorrente do trabalho nos motoboys de Fortaleza-CE / por Andressa Alencar Gondim. – 2009.

104 f. ; 31 cm.

Cópia de computador (printout(s)).

Dissertação(Mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em Psicologia, Fortaleza (CE), 13/03/2009.

Orientação: Prof^ª. Dr^ª. Izabel Cristina Ferreira Borsoi.

Inclui bibliografia.

1-MOTOCICLISTAS NO TRANSPORTE DE DOCUMENTOS E PEQUENOS VOLUMES – FORTALEZA(CE) – PSICOLOGIA. 2-MOTOCICLISTAS NO TRANSPORTE DE DOCUMENTOS E PEQUENOS VOLUMES – FORTALEZA(CE) – ATITUDES.

3-VIOLÊNCIA NO AMBIENTE DE TRABALHO – FORTALEZA(CE) – ASPECTOS PSICOLÓGICOS. 4-ACIDENTES DE TRABALHO – FORTALEZA(CE) – ASPECTOS PSICOLÓGICOS. 5-TRABALHO NÃO QUALIFICADO – FORTALEZA(CE) – ASPECTOS PSICOLÓGICOS. I - Borsoi, Izabel Cristina Ferreira, orientador. II - Universidade Federal do Ceará. Programa de Pós-Graduação em Psicologia. III - Título.

CDD(22ª ed.) 331.79308624098131

28/09

ANDRESSA ALENCAR GONDIM

COMPREENENDO O SOFRIMENTO DECORRENTE DO TRABALHO
NOS *MOTOBOYS* DE FORTALEZA-CE

Dissertação submetida à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal do Ceará como requisito para obtenção do grau de Mestre em Psicologia.

Aprovada em: ___/___/___

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Izabel Cristina Ferreira Borsoi
Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)

Prof.^a Dr.^a Regina Heloisa Mattei de Oliveira Maciel
Universidade de Fortaleza (UNIFOR)

Prof. Dr. Cássio Adriano Braz de Aquino
Universidade Federal do Ceará (UFC)

À minha família.

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, por terem investido em mim como profissional e como pessoa e pelo apoio constante.

À minha irmã, pela ajuda nos momentos de maior preocupação.

Aos meus amigos, por estarem sempre presentes de alguma forma nas minhas conquistas. Em especial ao Ivo por seu auxílio.

Aos meus colegas de mestrado, por partilharem da ansiedade na elaboração desse trabalho.

Ao Cássio, por seus ensinamentos acadêmicos e por me servir de exemplo profissional.

À Cristina Borsoi, pela incansável orientação e dedicação.

À FUNCAP, pelo apoio financeiro.

Aos *motoboys* entrevistados, por disponibilizarem um pouco do seu tão curto tempo para que esse trabalho se tornasse possível.

A todos aqueles que colaboraram de algum modo para a concretização desse sonho.

RESUMO

O trabalho dos *motoboys* tem ganhado espaço na contemporaneidade pela agilidade desses profissionais em realizar serviços em tempo reduzido – o que os torna indispensáveis quando deles se necessita. Em contrapartida, esses trabalhadores são rotulados de irresponsáveis em virtude dos riscos a que se expõem. Por isso, têm uma imagem negativa para a maioria dos atores do trânsito. Considerando, pois, que os *motoboys* se encontram sob condições laborais precarizadas, trabalhando na informalidade e submetendo-se a riscos constantes, o presente estudo buscou compreender a relação entre essa situação de precarização laboral vivenciada por esses profissionais e os riscos de acidentes e de violência a que estão expostos, assim como as conseqüências desse cenário para esses trabalhadores e as estratégias que desenvolvem para permanecer na ocupação. Para isso, foram realizadas entrevistas semi-estruturadas com cinco *motoboys* de Fortaleza (CE), seguindo o paradigma qualitativo. Posteriormente, os dados foram analisados a partir da Análise de Conteúdo Temática. Foi possível perceber que a organização do trabalho está diretamente relacionada aos riscos a que os *motoboys* estão submetidos em seu cotidiano. Essa organização laboral provoca um aumento de pressão sobre esses profissionais, já que, visando à redução de tempo na realização das atividades, faz com que os trabalhadores conduzam suas motocicletas em velocidade elevada, muitas vezes infringindo as leis de trânsito. O trabalho por produção, uma vez que não há salário fixo, também é outro fator que potencializa os riscos de acidentes no trabalho dos *motoboys*, que aceleram suas motos para aumentar a renda e garantir a subsistência. A violência urbana é outro relevante elemento de risco para os *motoboys*, causando-lhes medo e obrigando-os a desenvolverem estratégias de defesa para continuarem na profissão.

Palavras-chave: trabalho, sofrimento, *motoboys*

ABSTRACT

Contemporaneously, motorcycle delivery workers – also known as motoboys – have become popular due to their capacity of accomplishing tasks in a short period of time. Nonetheless, because of the risks the motoboys accept to take, they have been labeled as irresponsible riders by drivers and pedestrians. Hence considering that this group is formed by subcontracted workers who have to perform their job under dangerous circumstances, the present study aimed to research the link between the labor precarization experienced by the motoboys and the accident/violence risks they're subject to. Their strategies to remain employed as well as the consequences of this relation were also discussed. Semi-structured interviews were undertaken with five motoboys from Fortaleza-CE, adopting the qualitative paradigm. The interviews were analyzed using thematic content analysis, methodology through which we came to understand that the job demands are directly related to the risks the motoboys are subject to on a regular basis. Since they need to optimize their time, trying to perform as much tasks as they can, in the shortest period of time possible, it turns out that they work under pressure and eventually violate traffic laws. The fact that they have no stable salary and that their income is proportional to their production is also another factor that increases the potential risks of work accidents. Urban violence is another important risk element against the motoboys, causing them to fear their work and forcing them to adopt defense strategies to remain on the job.

Keywords: work, suffering, motoboys

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	8
2 O TRABALHO PRECARIZADO E A ATUAL CONFIGURAÇÃO DO MUNDO LABORAL	11
2.1 Temporalidade e trabalho.....	21
3 O TRABALHO E SUAS IMPLICAÇÕES PARA A SAÚDE DO TRABALHADOR	28
3.1 Processos de saúde e adoecimento.....	28
3.2 A contribuição do trabalho para o adoecimento.....	30
3.3 Acidentes de trabalho.....	36
3.4 Caracterizando o trabalho do motoboy.....	41
4 MÉTODO	45
5 O TRABALHO DOS <i>MOTOBOYS</i> EM FORTALEZA-CE	48
5.1 Correndo contra o tempo.....	48
5.1.1 <i>Normas de trânsito e multas</i>	53
5.2 Jornadas atípicas de trabalho.....	57
5.2.1 <i>Tempo liberado</i>	59
6 OS VÍNCULOS DE TRABALHO: ENTRE O FORMAL E O INFORMAL	62
6.1 Vínculo de trabalho.....	62
6.2 Falta de proteção legal.....	66
6.3 Solidariedade entre motoboys.....	70
7 VIOLÊNCIA NO TRABALHO DO <i>MOTOBOY</i>	73
7.1 Acidentes de trabalho.....	73
7.2 Violência urbana.....	86
8 ALTERNATIVAS PARA O <i>MOTOBOY</i> APÓS O ACIDENTE DE TRABALHO GRAVE: UM ESTUDO DE CASO	91
9 CONSIDERAÇÕES FINAIS	97
REFERÊNCIAS	100

1 INTRODUÇÃO

A nova configuração do mundo laboral impõe modificações nos vínculos trabalhistas, o que vem acarretando ampliação das formas de trabalho. Essas transformações afetam os trabalhadores, que passam a se encontrar numa nova dinâmica, com outras exigências de formação e qualificação.

A diminuição do tempo de produção, possibilitada pelas máquinas, deu uma nova dimensão ao trabalho, deixando o trabalhador de ser protagonista desse processo, devendo, portanto, adaptar-se, cada vez mais, aos novos ritmos do trabalho. Dentro desse contexto, surgem os *motoboys*, categoria recente, que substitui os antigos *office boys* (contínuos), cujo objetivo é realizar atividades com rapidez. Para isso, utilizam a motocicleta como transporte, o que lhes permite maior agilidade no trânsito.

Os *motoboys* passam a ser bastante necessários na medida em que possibilitam a redução do tempo de atividades que, anteriormente, demorariam mais e entrariam em desacordo com as exigências da sociedade contemporânea, caracterizada por seu ritmo acelerado. Por outro lado, para cumprir a exigência de minimização do tempo, os *motoboys* acabam tendo condutas que põem em risco a si próprios e aos outros usuários do trânsito. O sentimento geral da sociedade em relação aos *motoboys* é ambivalente. De um lado, esses profissionais são hostilizados pelo perigo a que expõem os outros motoristas e a si mesmos; de outro, os motofretes acabam sendo indispensáveis quando um serviço de urgência é necessário.

Com a aceleração do processo de urbanização, a intensificação do trânsito nas grandes cidades aumenta ainda mais os riscos a que os *motoboys* se expõem diariamente. Aliado a isso, há as infrações que cometem para cumprir as pressões de redução do tempo. A motocicleta permite ao condutor deslocar-se mais rapidamente, mas, apesar de mais ágil, deixa o condutor mais suscetível a sofrer acidentes, já que necessita de equilíbrio e não dispõe de proteção física adequada.

Diante da necessidade de manter-se no trabalho para garantir a sobrevivência, os *motoboys* têm que conviver, diariamente, com os riscos e o medo dos acidentes. Desenvolvem modos de lidar com essa realidade mediante ideologias defensivas, como denomina Dejours (1992). Coletivamente, geram estratégias, como a exposição a perigos desnecessários, que tentam negar tais riscos, tornando possível dar seguimento ao trabalho. Há, também,

estratégias individuais que são, majoritariamente, menos bem sucedidas, podem não ser aceitas pelo grupo social ou levar o trabalhador a deparar-se com maiores dificuldades, como o alcoolismo, por exemplo.

Os *motoboys*, em geral, trabalham na informalidade, sofrendo as conseqüências mais intensas do processo de precarização laboral. Esta se caracteriza por uma maior flexibilidade temporal, com ajuste das jornadas de trabalho; numérica, com a diminuição dos postos de trabalho; produtiva, com a externalização ou terceirização dos serviços; e funcional, com a possibilidade da mudança ou da composição de função dos trabalhadores, no caso, a polivalência (LUQUE, 2006).

Há o aumento da instabilidade do emprego como característica da precarização laboral, visto que se criam formas de admitir e demitir funcionários sem grandes custos para os empregadores. Desse modo, os trabalhadores, para fugir do desemprego, ficam mais propensos a aceitar trabalhar sob condições insalubres, que geram riscos à sua saúde física ou psíquica.

As jornadas laborais extensas e em horários inconvenientes fazem parte do trabalho do *motoboy*, havendo pouco tempo para que este possa desfrutar de algum descanso ou lazer. O ritmo de trabalho é tão acelerado que se torna difícil para o *motoboy* parar. As conseqüências da precarização laboral parecem afetar bastante esses trabalhadores.

Os *motoboys* lidam, constantemente, com o risco à sua integridade física, sendo considerados, em geral, imprudentes, por desrespeitarem regras de segurança e normas de trânsito. A pressão que sofrem, contudo, é a de realizar suas tarefas no menor tempo possível, podendo sofrer penalidades, caso não o façam. Pode-se questionar, então, se os riscos a que se expõem são decorrentes das condições de trabalho ou partem de condutas individuais de imprudência.

Neste estudo, pretende-se verificar a relação entre a situação de precarização laboral vivenciada pelos *motoboys* e os acidentes, considerando a forma como esses profissionais concebem a sua atividade laboral. Como desdobramento, propõe-se verificar a ocorrência de acidentes de trabalho nessa profissão; averiguar as condições da profissão dos *motoboys*, destacando os riscos a que se expõem; verificar as repercussões das condições precarizadas para a saúde dos trabalhadores; compreender as estratégias que os sujeitos desenvolvem para continuar desempenhando seu trabalho. Os riscos e suas conseqüências para a saúde física e psíquica dos trabalhadores também serão abordados, assim como as formas pelas quais desenvolvem meios de permanecer na atividade perigosa. Acreditamos, desse modo, compreender as implicações da configuração do mundo laboral para eles.

O estudo, portanto, começará abordando as transformações no mundo do trabalho, até a configuração do fenômeno da precarização laboral, a fim de entender as repercussões para os trabalhadores. A questão da pressão do tempo surgirá como consequência dessas transformações.

No capítulo seguinte, tratar-se-á da saúde relacionada ao trabalho, apresentando as dificuldades de se conceber os processos de saúde e de doença como produção também social, além dos danos causados pela situação laboral aos trabalhadores, assim como os acidentes de trabalho, a dificuldade em estabelecer o nexo causal e sua repercussão para o trabalhador.

Após a exposição do método, há um capítulo descrevendo as peculiaridades do trabalho do *motoboy*, sua rotina e os riscos que enfrentam, destacando as dificuldades enfrentadas por eles em sua atividade laboral, como o descumprimento das normas de trânsito e as multas a que ficam sujeitos.

O capítulo seguinte indica como a informalidade afeta os *motoboys*, deixando-os expostos à insegurança quanto aos ganhos e também sem proteção legal. Os modos de perceber a situação em que se encontram serão explorados, a fim de compreender como a precarização laboral se faz presente na rotina desses profissionais.

O capítulo sobre a violência no trabalho do *motoboy* aprofunda a questão dos riscos no cotidiano desses trabalhadores, destacando as estratégias elaboradas para a manutenção na atividade. A violência urbana e suas consequências para esses profissionais também serão expostas, assim como o medo constante por elas gerado.

2 O TRABALHO PRECARIZADO E A ATUAL CONFIGURAÇÃO DO MUNDO LABORAL

O mundo do trabalho vem sofrendo transformações ao longo dos anos. O reflexo disso são as pressões impostas aos trabalhadores, os quais, devido à situação de precarização laboral, chegam a perder garantias legais e, muitas vezes, submetem-se a riscos de acidentes e adoecimentos. Os *motoboys* são profissionais submetidos a essas condições precarizadas de trabalho e cuja integridade física é, continuamente, exposta a perigo.

Diante disso, é importante que se exponham alguns elementos que caracterizam o percurso histórico dessas transformações até a atual configuração, que culmina com a situação de precarização laboral, a fim de poder verificar a relação entre precarização e acidente de trabalho entre os *motoboys*, considerando os modos como esses trabalhadores significam sua situação laboral.

É a partir da consolidação do capitalismo como modo de produção que o trabalho passa a ocupar lugar de destaque, organizando a vida dos indivíduos, pois começa a possuir motivação intrínseca, impulsionado pela auto-realização e obtenção de riquezas, como refere Blanch (1996).

Nesse contexto, destacam-se as idéias de Taylor, cujo objetivo era otimizar o tempo de produção, por meio da eliminação dos movimentos desnecessários, do controle dos trabalhadores e de recompensas financeiras. Para suprir a necessidade de controlar o operário, criou-se o posto de gerente. Este deveria reunir conhecimentos para supervisionar o processo produtivo. A divisão entre concepção e execução é acentuada, não necessitando o trabalhador pensar para que pudesse executar os movimentos com maior precisão e rapidez. A exploração do trabalhador aumenta, ficando mascarada por uma pretensa racionalidade científica.

Paralelamente, o fordismo implementa inovações tecnológicas que, assim como o taylorismo, buscam o aumento da produtividade mediante a extinção do tempo em que não se está produzindo, o tempo morto. O fordismo instituiu a linha de montagem, criando produtos iguais em grande quantidade, valendo-se, para isso, da mecanização. A produção em massa implicava maior controle da qualidade dos produtos, fragmentação máxima das tarefas e maior controle dos empregados. Entretanto, esse controle sobre os operários não mais era

exercido pela figura do supervisor, e, sim, principalmente, pelo ritmo da máquina, que deveria ser acompanhado pelo trabalhador.

A máquina surge, assim, como meio de superar as limitações impostas pelo trabalho dependente da capacidade produtiva do trabalhador, substituindo a força humana e estabelecendo novo ritmo ao processo de produção. Quem confere o ritmo ao trabalho é a máquina, e não o homem, devendo este se adaptar a essas condições, independentemente de suas limitações físicas e psicológicas, pois o esforço passa a ser mascarado pela atuação da máquina. O trabalhador distancia-se cada vez mais da possibilidade de se reconhecer no produto de seu esforço laboral; a alienação do trabalho se intensifica.

A permanência do empobrecimento da atividade laboral gerava altos índices de absentismo e de rotatividade no trabalho, visto que os trabalhadores não suportavam a monotonia e o ritmo exaustivo da produção, acabando por abandonar o emprego, ainda que este lhes proporcionasse recompensas financeiras.

A exploração, portanto, está na base, na origem do sistema capitalista, considerando a necessidade de mais-valia para a sua manutenção. A mais-valia é o alimento do capitalismo. Dessa forma, o trabalho nesse modo de produção, além de ser explorador, monótono e alienante, é causador de sofrimento, embrutece o ser humano, restringe as possibilidades do homem por meio da simplificação e repetição das tarefas (elimina o poder criativo e expressivo do trabalho) e submete o trabalhador às condições da organização do trabalho pela pressão da subsistência (BORGES e YAMAMOTO, 2004).

Se, em época anterior, o sofrimento ocasionado pelo trabalho advinha da elevada carga de trabalho físico, atualmente esse mal-estar é causado, em determinadas situações, cada vez menos por tarefas fisicamente estafantes e mais por exigências e pressão psicológica. Isso se deve ao surgimento de tecnologias que permitem minimizar o esforço físico dos trabalhadores, aumentando a exigência por habilidades intelectuais e criativas. No trabalho como o de *motoboy*, entretanto, o esforço físico permanece, apesar da utilização da máquina – a motocicleta –, pois o trabalhador esgota-se fisicamente ao passar grande parte de seu dia conduzindo o veículo. O esforço físico, entretanto, não exclui a necessidade de utilizar habilidades criativas, já que o *motoboy* deve planejar as rotas para realizar as entregas, de modo a minimizar o tempo das atividades.

Freeman, Clark e Soete (*apud* BLANCH, 1996) afirmam que estamos diante de uma nova Revolução Industrial, em virtude do surgimento de um novo paradigma tecnológico (computação, microeletrônica, cibernética e informática). Essas tecnologias tiveram tamanha repercussão que se instalou uma nova organização da sociedade, predominando a

terceirização e a desmaterialização, necessitando-se, cada vez menos, de matéria prima e mão-de-obra, sobressaindo-se o mercado financeiro, o marketing e a publicidade.

Nessa nova ordem mundial, surge o modelo japonês de gestão da produção ou *toyotismo*, instalado no Brasil em meados da década de 1980, quando ocorreu um processo de reestruturação produtiva, e as empresas começaram a adotar novos modelos tecnológicos e de gestão.

O modelo toyotista de gestão se baseia na horizontalização das relações laborais, na eliminação dos cargos intermediários, ou seja, na redução do número de trabalhadores para o aumento da lucratividade e na flexibilização do trabalho. Há, então, uma “transformação do modelo de acumulação taylorista-fordista no contexto do Estado-nação para a acumulação flexível no contexto da globalização” (NARDI, 2006, p.53). Além disso, a fim de reduzir o número de postos de trabalho e aumentar, assim, a lucratividade, designa-se um mesmo trabalhador para operar várias máquinas, devendo poder assumir diversos cargos ou funções numa mesma empresa. Esse é o perfil do trabalhador polivalente, tão comum na economia atual.

Na década de 1990, essa reestruturação na economia brasileira se intensificou, configurando o que Castillo (*apud* ANTUNES, p. 18, 2006) denomina de *lioofilização* organizacional.

A *lioofilização* consiste em uma forma de acumulação flexível, que se caracteriza pela instalação de programas de qualidade total, subcontratação e terceirização dos trabalhadores, bem como transferência geográfica de plantas produtivas a fim de beneficiar quem fornecer incentivos fiscais e mão-de-obra barata. Há, portanto, uma intensificação da flexibilização da força de trabalho e, conseqüentemente, uma desregulamentação dos direitos trabalhistas, aliadas a um forte processo de terceirização, visando, ao fim, aumentar os lucros, mediante diminuição de custos.

Os *motoboys* encontram-se afetados por esse quadro de flexibilização da força de trabalho, visto que a maioria trabalha “prestando serviços” às empresas, ou seja, são terceirizados. Os direitos trabalhistas são pouco respeitados, pois nem mesmo as jornadas laborais são delimitadas; os *motoboys* trabalham enquanto houver tarefas a serem cumpridas.

A redução do número de postos de trabalho na indústria acarretou um crescimento do setor de serviços, o qual se configurou como uma alternativa para absorver a mão-de-obra não incluída pelo setor industrial.

Por ser necessário o controle mais sutil do trabalhador, criam-se formas de manipulá-lo, incentivando a autonomia do trabalhador – como o *empowerment* –, sua

participação nas decisões da empresa e seu comprometimento com os objetivos da organização; o trabalhador deve “vestir a camisa da empresa”, não sendo preciso a atuação de um supervisor. Esse discurso permite dominar o trabalhador, fazendo com que ele assimile esses valores inconscientemente. “O controle é interiorizado culturalmente e passa a ser tomado por autocontrole” (BORGES e YAMAMOTO, p. 51, 2004).

Essa dominação do trabalhador também ocorre ao se transferir a responsabilidade do sucesso ao plano individual, ou seja, cada indivíduo é responsável por obter êxito por meio de seu esforço pessoal, assim como também é responsável pelo seu fracasso. Os trabalhadores entram numa corrida para qualificarem-se cada vez mais, para estarem aptos a ocupar um lugar no mercado de trabalho. Contudo, sabe-se que, diante da diminuição dos postos de trabalho, não haverá espaço para todos na economia formal.

A grande concorrência para conseguir um trabalho diminui o poder de negociação dos trabalhadores, fazendo com que estes aceitem, cada vez mais, precárias condições de trabalho, com jornadas em horários inconvenientes, horas extras sem remuneração, dentre outros.

Mesmo com as grandes transformações ocorridas no mundo laboral, incluindo o surgimento de novas tecnologias, segundo Blanch (1996), um ponto permanece inalterado: as características básicas do capitalismo, que busca unicamente e cada vez mais o lucro, mesmo que para isso gere altas taxas de desemprego. Percebe-se que, de fato, a mudança não se dá na estrutura econômica, já que permanece o mesmo sistema de produção, mas sim nas circunstâncias e nos mecanismos históricos de obtenção do lucro, aperfeiçoando-se as formas de manipulação do trabalhador e criando-se novas tecnologias para suprir a produção.

Diante da instalação de novos modos de organização da produção, flexibilizando o trabalho, a classe trabalhadora passa, então, a conviver com uma ampla gama de vínculos empregatícios, visto que há trabalhadores subcontratados, terceirizados, parciais e temporários. A ausência de coesão dificulta sua organização para lutar por melhorias das condições de trabalho. É o que ressalta Antunes (1989), acrescentando que, com a variedade de vínculos de trabalho, tem havido um enfraquecimento do movimento sindical, o qual, anteriormente, chegou a ter grande força e repercussão, com suas reivindicações atendidas quanto à diminuição da jornada de trabalho e criação dos direitos trabalhistas. Atualmente, contudo, os trabalhadores subcontratados, parciais e temporários não são considerados nem trabalhadores de fato nem desempregados, pois, de modo geral, oscilam entre as duas condições.

A criação do trabalhador polivalente representa outro problema para a organização dos trabalhadores, visto que, além de causar sensação de mal-estar nos profissionais qualificados, não os separa em categorias bem delimitadas, o que acarreta uma falta de identificação com determinada função e a conseqüente falta de organização da classe em sindicatos.

A dificuldade de organizar-se em sindicatos pode ser notada entre os *motoboys* em Fortaleza. Esses trabalhadores não possuem sindicato próprio, sendo representados por um sindicato de uma categoria mais ampla, que responde pelos trabalhadores de transportes terrestres. A variedade de vínculos dificulta a coesão da classe, como aponta Antunes (1989). Esse problema pode ser reconhecido claramente quando os *motoboys* diferenciam os que trabalham com carteira assinada – e, por isso, são vistos como mais fracos, pois aceitam trabalhar subjugados ao patrão – e os que trabalham “por conta própria”, ou seja, que não possuem vínculo formal de trabalho. Não havendo o sindicato dos *motoboys* em Fortaleza, esses trabalhadores se deparam com o desamparo quando necessitam buscar melhorias para sua categoria.

Ocorre a atuação individualizada no trabalho, já que o trabalhador não mais se reconhece pertencendo a um coletivo. Ao dificultar, enormemente, a organização da “classe-que-vive-do-trabalho”¹ e, portanto, a luta por direitos, aumenta a dominação sobre os trabalhadores, que passam a ser mais explorados.

Se na sociedade salarial o emprego era a principal forma de integração, filiando o indivíduo à sociedade e fazendo-o reconhecer-se como cidadão, na sociedade atual a precariedade do trabalho aumenta o risco de rupturas sociais e familiares, de redução de sociabilidade, de diminuição de renda e de piora das condições de vida. Os trabalhadores precarizados, por não possuírem estabilidade, sentem-se desvinculados de uma classe ou categoria e acabam não se reconhecendo como cidadãos, por não terem seus direitos assegurados, pois, de acordo com Nardi (2006), é necessário, para a existência do indivíduo, que este tenha garantias materiais para que possa “afirmar-se para além da luta cotidiana pela sobrevivência”.

Não se trata de afirmar que a inexistência da propriedade social destrói as possibilidades de resistir às formas de dominação opressoras, mas sim de enfatizar que um grau mínimo de segurança é necessário para viabilizar e qualificar a participação da população trabalhadora na discussão a respeito de alternativas políticas de organização da sociedade num contexto democrático. (NARDI, 2006, p. 37).

¹ Antunes, apontando essa ampla gama de vínculos de trabalho, deixa de usar o termo *classe trabalhadora* para falar de “classe-que-vive-do-trabalho”.

A sociedade salarial foi o mais próximo a que se chegou da segurança necessária para a participação social dos indivíduos. Foi marcada por conquistas de direitos que garantiam estabilidade aos trabalhadores. É nesse sentido que Castel (1998) afirma que a sociedade salarial aproximou-nos de uma real democracia.

O autor, mediante uma detalhada descrição das características da sociedade salarial, aponta que o estabelecimento do contrato de trabalho gera o surgimento de novas perspectivas para os trabalhadores, pois estes deixam de apenas produzir e passam, também, a consumir: “Esboça-se uma política de salários ligada aos progressos da produtividade através da qual o operário tem acesso a um novo registro da existência social: o do consumo e não mais exclusivamente o da produção”. (CASTEL, 1998, p. 432)

Os trabalhadores passam a não mais consumir apenas o necessário para a sobrevivência, mas também bens para sua satisfação pessoal. O consumo marca o lugar social dos trabalhadores, pois os produtos consumidos não são os mesmos para todas as camadas sociais.

Além disso, o assalariamento do trabalhador conferiu uma dimensão coletiva à sua atividade, fazendo-o reconhecer-se como membro de um determinado grupo social. A relação contratual deixou de possuir um caráter individual, podendo o trabalhador desfrutar de disposições contidas na convenção coletiva.

A conquista das férias remuneradas foi um fato que, segundo o autor, aproximou o trabalhador – em nível subjetivo – dos mais abastados, os que vivem de rendas, visto que, uma vez por ano, poderiam desfrutar de seu tempo para fazer alguma atividade livre, para o lazer. É a garantia de viver para si.

Nesse sentido, a sociedade salarial pôde assegurar certa estabilidade à condição operária, conferindo-lhe sentimento de pertencimento, propiciado por seguros sociais, direito ao trabalho, ganhos salariais, acesso ao consumo e lazer. Pode-se dizer que houve uma integração: “a classe operária foi repatriada da posição de quase-exclusão que ocupava quando na margem da extrema sociedade” (idem, p. 444).

A precarização pode representar um retrocesso, como citam alguns teóricos, quando se faz referência a essa estabilidade da sociedade salarial, considerando que os direitos instituídos passam a ser flexibilizados, como ocorre com os *motoboys*. Em geral, eles não têm férias nem salário fixo, por não haver vínculo de trabalho formal. Apesar do quadro de precarização instalado, parece que a sociedade salarial permanece sendo a referência para os trabalhadores, visto que se continua buscando a estabilidade desse tipo de sociedade.

As novas formas de exploração do trabalhador têm-se multiplicado, utilizando-se, para isso, de mecanismos ideológicos a fim de mascarar a sobrecarga imposta ao empregado. O *putting-out*, ou seja, a externalização do trabalho, como relata Antunes (2006, p. 23), foi ampliada nos setores têxtil e de confecções. O trabalho em domicílio, como recurso para não sair do conforto de casa, pode gerar maior carga de trabalho. Esse tipo de atividade passa a ocupar o ambiente doméstico, não havendo estabelecimento de jornada laboral. Pode ainda se estender por um período mais longo, visto que não há como fiscalizar, freqüentemente, esse tipo de situação. Além disso, esse tipo de trabalho também expandiu o trabalho infantil, que acaba sendo solicitado pelos familiares. Ao ser realizado no ambiente doméstico, essa atividade escapa ao olhar da fiscalização.

O trabalho realizado em cooperativas e em facções aparece, portanto, como uma alternativa de utilização da força de trabalho, sendo flexível e acarretando menos custos para a empresa. Os trabalhadores fabris, especialmente do setor de vestuário, como aponta Lima (2005), são gravemente afetados por esse tipo de organização do trabalho, na medida em que, muitas vezes, envolvem o grupo familiar numa atividade produtiva realizada fora do ambiente da fábrica e sem nenhum vínculo formal.

É o que encontra Rigotto (2005) em pesquisa realizada no município de Maranguape-Ceará, onde duas fábricas de grande porte ali se instalaram, sendo uma de calçados e a outra de confecção. Ambas foram atraídas por incentivos fiscais e mão-de-obra barata. Pode-se depreender daí que baixos salários e menos impostos são os maiores atrativos para as empresas.

A maioria dos trabalhadores é do sexo feminino, muito jovem, com baixa escolaridade e inexperiente. Existem, segundo a autora, dois regimes de trabalho. Há os contratos que seguem a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e os que regem as relações laborais dos trabalhadores faccionistas, cujo trabalho é realizado em casa, envolvendo, freqüentemente, os filhos para aumentar a produtividade e, com isso, a renda, pois o pagamento é realizado pelo número de peças produzidas. Os riscos, de acordo com a pesquisadora, são domiciliados.

Estamos diante de um processo de informalização do trabalho, como destaca Antunes, que é retratada pela:

[...] ampliação dos terceirizados [...], subcontratados, flexibilizados, trabalhadores em tempo parcial, teletrabalhadores, pelo ciberproletariado, o proletariado que trabalha com a informática e vivencia outra pragmática, moldada pela desrealização, pela vivência da precarização[...]. (ANTUNES, 2006, p. 25).

Constata-se, desse modo, a já citada heterogeneização da classe trabalhadora, que convive com uma ampla gama de vínculos laborais, sujeitando-se a trabalhos pesados e frustrantes para fugir do desemprego, que é um risco constante e próximo dos trabalhadores não só nos chamados países de economia periférica.

Mészáros (2006) refere que a globalização – vista como avanço, pela integração do capital por intermédio de transações comerciais mundiais e meio para resolução de problemas econômicos – não corresponde à realidade. Os trabalhadores estão passando, cada vez mais, a serem supérfluos no mercado de trabalho. Contudo, são necessários como consumidores. É uma contradição insuperável do sistema capitalista.

No Brasil, o desemprego vem crescendo de maneira desigual quando se comparam as denominadas classes baixa, média e alta², pois, como cita Pochmann (2006), entre 1992 e 2002, a taxa de desemprego cresceu de 6,7% para 9,3% no total da população economicamente ativa. No entanto, na classe baixa, nesse período, a taxa passou de 9,4% para 13,8%. Na classe média alta, a taxa subiu de 2,6% para 3,9%. Explicita-se que o aumento do desemprego tem afetado os vários segmentos da sociedade, porém não uniformemente.

As classes média e alta, com um nível de escolaridade mais elevado, não deixaram de ser afetadas pelo desemprego, considerando que:

Em um quadro de estagnação econômica, de reduzido investimento tecnológico e de aumento da precariedade dos postos de trabalho, como se constata nas duas últimas décadas no Brasil, o avanço dos níveis de escolaridade se mostrou incapaz de potencializar a geração de empregos. (POCHMANN, 2006, p.67).

O aumento do desemprego concentrado na classe de baixa renda pode ser visto como uma consequência socioeconômica, corroborando o que aponta Nardi (2006) ao afirmar que a reestruturação produtiva, concomitantemente à globalização, é realizada sob moldes neoliberais, apresenta o mercado como mediador e tende a aumentar as desigualdades sociais. A lógica da competitividade é vista como natural. As exigências sobre o trabalhador são cada vez mais cruéis, retratadas pelo quadro da precarização laboral. A taxa de desemprego passa a ser vista como também natural, como opção individual, já que o sucesso, de acordo com a lógica do capital, depende unicamente da força de vontade individual. Isso pode ser percebido nos discursos dos *motoboy*s, que, mediante um bom atendimento, visam conquistar o cliente.

² É importante esclarecer que, neste estudo, a referência à classe diz respeito à estratificação social, e não à noção de classe social, que, de acordo com Stavenhagen (1997), ressalta aspectos históricos. A estratificação social reflete uma hierarquia a partir de características como *status*, poder e etnia, sendo uma definição estática e que não se propõe a compreender as relações entre as classes sociais em sua complexidade. A menção, no texto, dessa caracterização de classe remete-se às informações referidas por Pochmann (2006), que utiliza essa categoria, tomando como base, principalmente, o critério econômico.

Quem consegue fazer o melhor atendimento, tende a ganhar a confiança do cliente e, portanto, sua fidelidade, ganhando, assim, da concorrência.

Nardi (2006) ainda pontua as conseqüências advindas da reestruturação e das novas formas de gestão. Estas incluem o aumento da violência no trabalho, a elevação do estresse, o surgimento da síndrome de *burn out*³, além de outros tipos de sofrimento físico e mental. Muitas das queixas relativas a patologias do trabalho são relacionadas ao aumento do ritmo de trabalho (que é o da máquina, e não do trabalhador), posturas inadequadas, movimentos repetitivos. Também se intensificam o assédio sexual e moral. Esses sintomas podem ser associados à desregulamentação e à precarização do trabalho, que impõem carga pesada de trabalho, assim como à constante tensão por medo do desemprego, já que os trabalhadores precarizados não têm proteção legal ou, se a possuem, não têm seus direitos respeitados.

Glina *et al.* (2001) relatam casos de trabalhadores adoecidos em decorrência das condições de trabalho – como falta de repouso, jornadas de trabalho em períodos desconfortáveis, expostos a perigos e a ruídos. Apontam que a evolução do quadro patológico depende, em grande parte, do suporte para resgatar a identidade profissional e social dos trabalhadores. A pressão exercida sobre o trabalhador, e que afeta sua saúde, também é realizada por meio do estabelecimento de um perfil do trabalhador ideal, como apontam Giacomel *et al.* (2003), sendo necessário ter uma série de competências, que não deixam de fazer parte da subjetividade. A flexibilização do trabalho implica o surgimento do trabalhador flexível, aquele capaz de assumir novos postos de trabalho, mesmo divergindo de sua formação inicial. Modifica-se, portanto, não apenas o modo de gestão e o modo de trabalhar, mas também o modo de ser do trabalhador.

Assim, se o sucesso ou o fracasso profissional é visto como responsabilidade individual, é porque a noção que vigora é a de indivíduo, aquele separado do coletivo, livre, responsável pelo seu destino, pela sua capacidade de se adaptar ou não às exigências do mercado. A produção de subjetividade na contemporaneidade é individualizada, e as pessoas passam a ser consumidoras não só de bens materiais, mas também de idéias, comportamentos e atitudes (MIRANDA, 2005).

³ A Síndrome de *Burn out* traduz um conjunto de sintomas e refere-se a uma condição de sofrimento relacionada ao trabalho. É caracterizada por exaustão emocional, despersonalização (distanciamento emocional e indiferença em relação ao trabalho) e diminuição da realização profissional (falta de perspectivas para o futuro e sentimento de fracasso). Aliado a isso, há alterações fisiológicas, como insônia, ansiedade, dificuldade de concentração, alterações de apetite, irritabilidade e desânimo (VIEIRA, 2006).

Esse consumo de “modos de ser” faz parte do movimento do sistema capitalista, que “traz a marca da individualidade, conforme hoje a entendemos, e se este sistema tende a criar padrões universais, a serializar, ao mesmo tempo individualiza tais padrões com um enorme poder coercitivo” (idem, p. 38).

Essa padronização no trabalho acarreta uma perda do prazer criador da atividade, pois o trabalhador passa apenas a ter que executar o que lhe é solicitado. Como nas fábricas, com a instauração da linha de montagem do fordismo, os movimentos dos trabalhadores passam a ser mecânicos e repetitivos. O trabalho perde o sentido, ficando monótono e exaustivo.

Os movimentos repetitivos visam à exclusão da subjetividade do operário, como referem Lacman e Ushida (2003), para evitar que ela interfira na produção. Apenas os trabalhadores com altos cargos podem expressar-se subjetivamente, mediante decisões, avaliações e planejamentos. Os trabalhadores, no entanto, resistem e passam a desenvolver:

[...] uma prática artilosa, um modo astucioso de lidar com os problemas e enigmas do trabalho. Finalmente, são utilizadas em todas as tarefas e atividades para compreender aquilo que resiste às prescrições e saberes atuais para engendrar estratégias criativas, inovadoras e engenhosas. (LACMAN e USHIDA, 2003, p. 80).

A exigência de respostas rápidas a mudanças e a adaptação constante aos novos conhecimentos e padrões que se estabelecem na contemporaneidade podem, também, ser vistas como evitação da expressão da subjetividade dos trabalhadores, os quais têm que buscar encaixar-se no perfil desejado pelo mercado laboral para vencer a concorrência e, com isso, o desemprego.

O individualismo exacerbado contribui também para manter os trabalhadores enfraquecidos, de forma que até mesmo as manifestações subjetivas de resistência às imposições da lógica do capital são individualizadas: as greves passam a ser substituídas por aumento dos dias de falta por doença (MARC FERRO *apud* GIACOMEL *et al*, 2003, p. 145).

O enfraquecimento da classe trabalhadora, portanto, ocorre não só pelo surgimento de diferentes formas de trabalho, como defende Antunes (1989), mas também pelo advento de mecanismos ideológicos que afetam o modo de reivindicar dos trabalhadores. Mecanismos que cerceiam o sujeito para a abertura a novas alternativas, a rompimentos com a ordem imposta pelo trabalho contemporâneo.

2.1 Temporalidade e trabalho

Para aliviar, ou mesmo para tentar resolver a crise do emprego instaurada, tem-se pensado em alternativas. Uma delas é a redução da jornada laboral, no caso do setor industrial. O objetivo é que sejam criados novos postos de trabalho, visto que os trabalhadores já empregados dedicariam menos tempo às suas atividades produtivas. Porém não é o que ocorre.

A redução da jornada de trabalho semanal de 40 para 35 horas na França consiste em uma dessas tentativas de flexibilizar o trabalho. Contudo, uma análise mais detalhada dessa tentativa permite entender que não haverá surgimento de novos postos de trabalho, que os salários poderão ser reduzidos e que as horas extras poderão aumentar. Não haverá, de fato, redução das horas de trabalho, como Mészáros (2006) destaca: “a real selvageria do sistema continua inabalada, não só porque expulsa mais e mais pessoas do processo de trabalho, uma contradição típica, como também prolonga o tempo de trabalho aonde quer que o capital possa ir” (p.35).

A flexibilização do trabalho não permite maior negociação da jornada de trabalho. Ao contrário, implica maior exploração do trabalhador. Exemplo claro disso é o Japão, que aumentou a jornada de trabalho de nove para 10 horas, havendo a única restrição de que as horas de trabalho não devem superar a média estabelecida para o ano. Essa legislação também permite que o trabalhador de escritório exceda o período de oito horas de trabalho sem que seja remunerado pelas horas extras.

O capital é absolutamente incapaz de respeitar os seres humanos. Ele conhece só uma maneira de administrar o tempo de trabalho: maximizando a exploração do “tempo de trabalho necessário” da força de trabalho empregado e ignorando totalmente o “tempo disponível” na sociedade de forma geral, pois deste não pode extrair lucro. (MÉSZÁROS, 2006, p. 43).

Assim, o tempo liberado do trabalho e crescente nas sociedades contemporâneas – como pudemos ver pela redução da jornada laboral – não pode ser socialmente reconhecido, pois não se pode usufruir dele, desfrutá-lo. Faz-se imperioso aproveitar, ao máximo, as capacidades produtivas, nem que para isso seja preciso negar as necessidades humanas básicas, ocupando todo o tempo possível para a atividade produtiva.

Na atualidade, portanto, torna-se cada vez mais difícil gozar de um tempo para si mesmo, sem preocupações com a produtividade, o chamado tempo livre. O que fica para os trabalhadores é a utilização do tempo liberado do trabalho para reposição da força laborativa.

O tempo livre surge, na contemporaneidade, como necessidade, pois, como apontam Aquino e Martins (2007), o trabalho não permite uma liberdade de utilização do tempo, quando se trata do trabalho industrial, pois uma sincronização é exigida, e o trabalhador fica a ela submetido. Em contrapartida, a concepção vigente na sociedade de consumo orienta para o aproveitamento do tempo no sentido da produtividade, não havendo espaço para o aproveitamento do tempo livre.

Steinko (2004) relata estudos sobre a distribuição do tempo na sociedade que têm mostrado que, em vez de o tempo de trabalho estar diminuindo, o próprio trabalho tem aumentado. O tempo dispensado a atividades laborais remuneradas, excluindo-se os cuidados pessoais (higiene, alimentação e sono), chega a, aproximadamente, 60% na população economicamente ativa, ficando 30% reservado ao trabalho doméstico e 10%, apenas, para lazer e ócio. Além disso, o trabalho é classificado como segundo aspecto mais importante na vida dos indivíduos, perdendo somente para família (p.21).

Apesar da diminuição das jornadas laborais e da redução do tempo destinado às atividades domésticas, o tempo de trabalho vem invadindo, cada vez mais, os finais de semana e os dias de férias, que são “trocados” por trabalho remunerado ou por estudo visando a uma maior qualificação para o trabalho. O tempo liberado, portanto, ao contrário de ganhar espaço, passa a ser usado também para o trabalho. Isso parece encaixar-se perfeitamente na ideologia “*time is money*”, motivando o trabalhador a fazer constantemente “algo útil”, ou seja, produzir.

A contaminação do tempo livre pelo trabalho pode ser constatada entre os *motoboy*s, que acabam buscando outros trabalhos quando deveriam estar descansando, recuperando suas forças, já que possuem uma rotina com pesada carga de trabalho.

Apesar de haver-se conseguido no Brasil, mediante greves e reivindicações, a legalização da jornada laboral de 40 horas semanais, para se evitar a superexploração da classe trabalhadora, parece estar ocorrendo um retrocesso nesse aspecto, pois, com a flexibilização do trabalho, flexibilizam-se, também, os direitos dos trabalhadores e intensifica-se sua exploração – o que, conseqüentemente, traz prejuízos tanto no nível socioeconômico, como físico e psíquico.

Sobre tempo e trabalho, Aquino (2007), respaldando-se na teoria dos Tempos Sociais, mostra que cada modelo de sociedade adota uma atividade social predominante, a partir da qual a vida da coletividade vai organizar-se. Assim, o trabalho passa a ser a atividade dominante, aquela que organiza os outros setores da sociedade, a partir da instalação do modelo capitalista e do estabelecimento das chamadas Sociedades Industriais.

Com as transformações ocorridas no mundo do trabalho, a distribuição do tempo laborativo se modificou, contudo a atividade laboral não perdeu sua importância e centralidade. Desde o surgimento do fordismo, o trabalhador passou a ser visto, também, como consumidor, embora limitado, devendo desfrutar do que era oferecido. Desse modo, o trabalhador, que na época do Estado de Bem-Estar Social lutava pelo respeito às jornadas laborais, passa a desejar aumentar sua remuneração – mediante horários extras, por exemplo – para poder consumir mais. Não há, contudo, um aumento na duração do tempo de trabalho, segundo Gasparini (*apud* AQUINO, 2007), e sim uma redistribuição do tempo de trabalho. É a flexibilização regulando as relações de trabalho.

As máquinas contribuíram para flexibilizar o trabalho, visto que aumentaram a capacidade de produção por poderem operar continuamente. Isso dá margem ao surgimento de horários de trabalho inconvenientes, com turnos fora do chamado horário comercial. O trabalho precarizado expande-se por meio de jornadas laborais parciais, contratos temporários e horários de trabalho atípicos.

Além dos horários inconvenientes, o ritmo da produção também se modificou com a mecanização do processo produtivo, fugindo ao controle dos trabalhadores. Os movimentos dos homens dependiam da velocidade da máquina, chegando a se estabelecer um tempo frenético de produção. A adequação do trabalhador ao ritmo da cadeia de produção tornou-se necessária a fim de que ele se mantivesse empregado, por mais estafante que fosse a rotina.

Batista e Codo (2002) afirmam que a linha de montagem retratava a organização do tempo linear, estando essa linearidade temporal relacionada à carreira profissional do operário desqualificado, que seguiria com uma vida sem grandes mudanças, monótona.

A vida, confundida com a carreira profissional, seguiria o seu curso, associando-se as etapas biológicas com as fases da carreira, até o momento da aposentadoria, momento em que há uma retirada da inserção nessa rotina frenética. Como as mudanças não eram uma novidade, o perfil do trabalhador ideal era aquele competente e leal, aquele que passaria a maior parte, senão toda a vida, desempenhando a atividade laboral na mesma organização.

Na contemporaneidade, a sociedade pós-industrial necessita de outro tipo de trabalhador. O local fixo da fábrica transforma-se em pequenos núcleos espalhados por regiões diversas, com vistas a diminuir os custos e aumentar os lucros, dificultando ainda mais a percepção dos trabalhadores do produto final. Não se sabe ao certo nem quem são os consumidores dos produtos. A linearidade da produção foi apagada. O que se percebe, segundo os autores, é uma temporalidade horizontal.

Os movimentos dos trabalhadores perdem a significação, pois a fragmentação do processo de produção impede o reconhecimento do produto. Indivíduos das mais variadas culturas produzem partes específicas de um objeto que quase sempre não é por eles utilizado. O significado cultural do trabalho fica universalizado no produto “globalizado”.

Essa perda da significação do trabalho, também abordada por Dejours (1992), se traduz na percepção que o trabalhador tem de si como sendo desnecessário e na incompreensão da finalidade do trabalho. Não compreendendo mais sua atividade, o trabalhador se insere na organização sem ver significado no que faz. Conseqüentemente, é tomado pelo sentimento de inutilidade, o que provoca intenso mal-estar.

As novas formas de gestão, segundo Batista e Codo (2002), implicam admitir um trabalhador criativo e autônomo, que possa trabalhar sob estresse. Essas características são vistas como próprias do sujeito. O trabalhador deve possuí-las para ser apto a assumir um cargo numa organização. A capacidade de adaptação deve permitir ao trabalhador ter “diversas faces, agora, radicalmente individuais” (p. 408).

Esse tipo de discurso está estreitamente relacionado à concepção de empreendedor, como ressaltam os autores, ou seja, aquele capaz de assumir os valores de quem está no topo da hierarquia para tornar-se senhor de si mesmo, seu próprio patrão. Ser dono do próprio negócio significa ser dono do próprio tempo, embora não seja exatamente assim.

As novas formas de gestão, cujas características incluem a flexibilização, parecem refletir uma rigidez no que se refere ao ritmo de trabalho. Os trabalhadores podem ter suas jornadas e vínculos laborais flexibilizados, porém a exigência, especialmente tratando-se dos *motoboy*s, é para uma maior rapidez na realização das tarefas, ou seja, há uma ditadura da redução do tempo das tarefas, não implicando, todavia, uma diminuição do tempo de trabalho total.

Batista e Codo (2002) citam, para ilustrar, o exemplo de uma mulher que, juntamente com o marido, tenta montar um negócio na área de informática. Para realizar esse sonho, o marido deixa o emprego, e os dois começam a árdua tarefa de se firmarem no mercado competitivo.

Ao contrário de dominarem o próprio tempo, o trabalho passa a ocupar o tempo para os filhos, amigos e lazer, sem que o casal tenha controle sobre isso. Passam noites acordados para adquirirem mais conhecimento e, assim, tornarem-se mais capazes de vencer a concorrência; o horário dedicado aos filhos vai-se encurtando. Não há jornada de trabalho,

pois esta invade os outros espaços da vida da família. Ainda assim, a remuneração é pouca, e a família vive com dificuldades.

O tempo fora do trabalho, que deveria ser utilizado para compensar as exigências da atividade laboral, destinado ao lazer, a fim de atender aos desejos e necessidades fisiológicas do trabalhador, não pode ser desfrutado. Contudo, como dito anteriormente, cada vez menos o tempo fora do trabalho é desfrutado pelos trabalhadores, que passam a utilizá-lo para realizar trabalho extra ou aperfeiçoamento profissional.

Dejours (1992) ressalta que o trabalhador, quando consegue ter algum tempo livre, não consegue desvincular-se do ritmo imposto pela atividade laboral, conservando o mesmo comportamento produtivo que tem dentro da organização, ainda que se destine a realizar uma atividade de lazer. Há uma “contaminação involuntária do tempo fora do trabalho” (p.46). Pode-se, inclusive, lembrar alguns profissionais na atualidade que afirmam que, para conseguir desfrutar de um tempo de lazer, têm que viajar e desligar o telefone celular. No entanto, nas viagens, elaboram roteiros turísticos exaustivos, a fim de poderem desfrutar o máximo possível. Desfrutar o tempo liberado implica em torná-lo útil, produtivo, assim como nos locais de trabalho.

Os trabalhadores, como ressalta o autor, continuam cronometrando suas atividades habituais, ainda que fora do ambiente laboral. Esse comportamento, que ele chama de condicionamento, é uma estratégia para controlar os comportamentos espontâneos, conseguindo, com isso, o aumento na produção. O trabalhador torna-se vítima da organização do trabalho.

A nova temporalidade do trabalho, que aponta para uma diminuição do tempo utilizado para a produção laboral, retrata as grandes transformações do mundo laborativo. Ela implica o aumento crescente do desemprego, podendo-se pensar no estabelecimento de outro tempo social dominante, como aponta Aquino (2007, p. 8):

[...] considerar o tempo de trabalho como um tempo marginal, o que daria passo à necessidade de pensar um novo registro ou princípio de regulação da temporalidade, criada pela liberação crescente do tempo de trabalho e que daria origem, assim, a um possível novo tempo dominante: o tempo livre ou tempo liberado.

É importante ressaltar que o tempo livre ou liberado não implica aproveitamento para o lazer. O surgimento de um novo tempo social dominante está ligado à liberação do tempo de trabalho, seja por meio da redução de jornadas laborais por falta de novos postos de trabalho, seja pelo aumento do desemprego, que implica tempo desvinculado de uma ocupação.

Martins (2003) situa os trabalhadores desempregados em um grupo social em situação fragilizada, sendo alvo de um processo social de exclusão, ficando “de fora” do mercado de trabalho. Sendo o trabalhador, pelas leis do capitalismo, igualado à mercadoria, é o mercado quem regula sua vida, definindo a posição que ele vai ocupar na esfera social. Assim, estar desempregado depende da economia.

Considerando as condições econômicas vigentes, o autor refere que o trabalhador da atualidade está sujeito a *exclusões cíclicas*, ou seja, a oscilar entre estar inserido no mercado e não estar, havendo uma tendência a um espaçamento entre entradas e saídas. Esse profissional que oscila – desempregado por não possuir vínculo estável – fica marginalizado, pois trabalhador assalariado, de acordo com o autor, constitui uma classe social, e excluído não. Isso acarreta a falta de possibilidades históricas, já que “quem não está incluído não pode ser protagonista das virtualidades de transformação da sociedade” (p. 32).

Em contrapartida, Martins afirma que o signo do consumo vem dominando as relações dos sujeitos com a sociedade, pois se pode observar em favelas – onde se encontra a parte mais desfavorecida da população – que, em pequenos barracos, encontram-se televisões novas, geladeiras e máquinas de lavar, inclusive automóveis (2003, p.36). Isso se dá porque a identidade na sociedade atual é determinada pela aparência, e não pelo que de fato se é.

Borsoi (2005), em sua pesquisa com trabalhadores da indústria do município de Horizonte no Ceará, encontra situação semelhante em relação ao consumo. Os trabalhadores, cuja renda chega, no máximo, ao salário mínimo, acreditam que houve melhora de sua condição de vida ao conseguir um trabalho porque passaram a poder consumir bens. Apesar da pesada carga de trabalho, com jornadas extensas, os trabalhadores sentem-se, de algum modo, satisfeitos por poder consumir objetos que não estão relacionados à sobrevivência mais imediata, aqueles que a autora aponta como bens para satisfação da fantasia, ainda que se trate de um consumo precário.

[...] tem-se a impressão de que é somente agora, quando conseguiram conquistar o direito ao trabalho e remunerações regulares e, por decorrência, o direito ao consumo, que esses trabalhadores descobrem-se cidadãos ou, pelo menos, tornam-se cidadãos plenos... (BORSOI, 2005, p. 205).

Pode-se, aqui, retomar Nardi (2006), quando afirma que as pessoas têm necessidade de ter certa segurança material, que, no caso da pesquisa de Borsoi (2005), parece ser garantida pelo trabalho na indústria, dando possibilidade ao consumo de bens, fazendo com que o trabalhador sintam-se inserido na estrutura da sociedade pela via do consumo. Como aponta Castel (1998), “os objetos possuídos são marcadores das posições sociais” (p. 475).

Entretanto, embora se costume pensar que a classe dos excluídos se restringe aos grupos sociais mais frágeis, Martins (2003) mostra haver um engano, pois, de algum modo, todos sofrem exclusão no sistema capitalista.

De fato, a atual configuração do mundo do trabalho parece afetar tanto os que se encontram desempregados, como também os empregados, pois, como refere Navarro e Padilha (2007), há pressão para que os trabalhadores aceitem condições precárias de trabalho, ignorando suas condições físicas e psíquicas. De um lado, o trabalhador empregado sofre com o excesso de trabalho imposto, os horários inconvenientes e com a desregulamentação das relações laborais, sem poder se recusar a se submeter a tal situação, uma vez que está sempre exposto à possibilidade de ser demitido. Do outro, o desempregado deseja esse trabalho causador de sofrimento, diante das poucas alternativas existentes:

Os direitos sociais duramente conquistados pelos trabalhadores estão sendo substituídos ou subtraídos nos quatro cantos do mundo. O desemprego força as pessoas, desesperadas pela falta de dinheiro e de reconhecimento social, a enfrentarem filas aviltantes para tentar uma vaga no mercado do emprego formal, mesmo que este seja alienado e estranhado. Tragicamente, até mesmo o trabalho que pode comprometer a saúde física e psíquica passa a ser objeto de desejo. (NAVARRO e PADILHA, p. 8, 2007).

Percebe-se, portanto, que, apesar das mudanças no mundo do trabalho, permanece a lógica do capital, com suas contradições e imposições cruéis aos trabalhadores. Não se pode perder de vista, todavia, que o trabalho, enquanto atividade criadora, tem um caráter de constituição de identidade do sujeito e, portanto, é de grande importância tanto individual como coletiva. Dessa forma, quanto mais precárias as condições de trabalho, maiores as consequências para o trabalhador e para sua saúde.

3 O TRABALHO E SUAS IMPLICAÇÕES PARA A SAÚDE DO TRABALHADOR

3.1 Processos de saúde e adoecimento

A nova configuração do mundo do trabalho traz imposições aos trabalhadores, afetando sua saúde. É importante sublinhar que, quando se trata de sofrimento e adoecimento relacionados ao trabalho, não se pode pensar unicamente a partir do indivíduo; é necessário debruçar-se sobre a coletividade e o sofrimento por ela partilhado, considerando as especificidades da manifestação desse sofrimento em cada indivíduo.

Conceber o sofrimento do trabalhador fundamentando-se na individualidade dos sintomas apresentados é desconsiderar os processos sociais envolvidos no adoecimento, o qual é perpassado por questões mais amplas, da ordem das condições e da organização do trabalho.

González Rey (2004) afirma que, com base no modelo biomédico, a saúde é vista como ausência de doença ou como estado de bem-estar, deixando-se, em segundo plano, os aspectos sociais e subjetivos. O foco é a doença apresentada e os sintomas dela decorrentes. Sua compreensão é referida ao interpessoal.

Contudo, o autor pontua que a saúde reflete aspectos da cultura e da sociedade. Dessa forma, não pode ser vista isoladamente, como um processo independente. Ao contrário, a definição de saúde depende de cada cultura e vem modificando-se ao longo dos tempos, de acordo com a forma como cada sociedade a representa. As práticas relativas à saúde estão, portanto, relacionadas ao modo como se concebe saúde/doença. Assim, quando se trata uma doença, sem analisar os aspectos sociais nela envolvidos, está-se afastando a possibilidade de fazer uma leitura crítica sobre o adoecimento.

Ao minimizar a importância dos processos sociais referentes ao binômio saúde/doença, a responsabilidade pela manutenção da saúde – e, portanto, pelo surgimento de uma doença – recai sobre o sujeito, que passa a ser julgado pelo seu comportamento normal ou anormal. Surge, então, a rotulação, derivada de uma concepção individualista dos processos de saúde/doença.

Seligmann-Silva (1994), em pesquisa realizada com trabalhadores siderúrgicos em Cubatão (SP), mostrou que os trabalhadores percebiam os efeitos das condições de trabalho, as quais culminavam na formação de sintomas, como fracasso pessoal, individual. Por meio da manipulação dos sentimentos, no caso dos mais intensamente relacionados à virilidade, os trabalhadores negavam o surgimento dos sintomas, a fim de que não fossem considerados vagabundos por conseguirem dispensa médica para não trabalhar. Assim, evitavam buscar ajuda médica ou psicológica para não serem vistos pelos outros trabalhadores como fracos e doentes.

Fica explícito, então, como o adoecimento ocasionado por aspectos sociais – as condições e a organização do trabalho – é mantido por mecanismos sociais de coerção, como a rotulação dos trabalhadores como vagabundos, fracos e doentes, podendo tornar-se individualizado e, assim, mais prejudicial aos sujeitos que passam a interpretá-lo como fracasso pessoal.

Essa individualização do processo de saúde/doença é reforçada, também, pelos profissionais de saúde, pois, como ressalta Borsoi (2007), quando se trata de uma doença, busca-se a história de vida da pessoa, porém deixa-se, freqüentemente, de considerar o trabalho – atividade social que tem lugar central na vida dos indivíduos –, que, como afirma a autora, ocupa as melhores horas do dia.

A fim de superar esse impasse em relação à dicotomia individual/social, González Rey (2004) propõe falar de uma subjetividade social, não abordando esse aspecto como supra-individual, mas considerando “o sujeito na sua dupla função de constituinte do social e construído pelo social” (p. 124). Assim, os processos de saúde e doença fazem parte da produção da subjetividade social. Não deixam de considerar aspectos biológicos da condição humana, mas também incluem a produção social própria de cada sociedade. Dessa forma, considerando o contexto socioeconômico do Brasil, percebe-se que:

[...] a competição, a luta pelo emprego e a vida que caracteriza hoje a maioria das sociedades latino-americanas tem muito a ver com a produção de uma emocionalidade patológica envolvida com os processos de gênese e evolução das doenças no continente, assim como o espaço simbólico atribuído à doença na sociedade. (GONZÁLEZ REY, 2004, P. 126).

Conhecer o contexto social em que os sujeitos estão inseridos, incluindo as questões referentes ao trabalho, é de fundamental importância para se compreender o adoecer.

Mendes (2002) enfatiza a importância dos aspectos sociais, referindo que, para se compreender o processo de saúde, adoecimento e morte na população brasileira, é necessário procurar entender a dinâmica da população, as condições de trabalho e o modo de vida, pois

considera que os processos de saúde e adoecimento advêm da articulação entre interfaces sociais. Assim, quando se pensa o mundo do trabalho, não se pode mais considerar apenas o ambiente da fábrica, das empresas. Faz-se indispensável abranger, também, a realidade para além do local de trabalho, ou seja, o modo de vida como um todo dos trabalhadores.

3.2 A contribuição do trabalho para o adoecimento

Considerando-se o trabalho como central na contemporaneidade, pode-se pensar na sua relevância para a saúde dos indivíduos, que organizam sua vida em função dele. Contudo, as condições que o sujeito vivencia fora do trabalho também contribuem para sua saúde, ou seja, falar em saúde é estar diante de um fenômeno complexo, já que não podemos vincular o estado de saúde/doença a um fator isolado. É preciso que se verifiquem as condições em que a pessoa vive, percebendo a inter-relação entre os vários campos da sua vida.

Dias (1994) faz afirmações que vão ao encontro do que relatam os autores há pouco mencionados, referindo que o acelerado processo de industrialização brasileiro, concomitante às modificações ocorridas no mercado de trabalho mundial, foi seguido de uma diminuição das taxas de mortalidade infantil e de um aumento da expectativa de vida, sugerindo uma melhora das condições de vida dos brasileiros. Contudo, o que se pode ver, na realidade, é que:

[...] há uma substituição gradativa, porém não completa, da contribuição das doenças infecto-contagiosas pelas doenças cardiovasculares, pelos tumores e pelas “causas externas” ou mortes violentas, representadas pelos acidentes de trânsito, homicídios e acidentes de trabalho, como causa de morte. (DIAS, 1994, p. 144).

Não há, portanto, uma melhoria efetiva das condições de vida e de trabalho. O que se pode perceber é uma substituição de formas de adoecimento por outras, as quais devem estar relacionadas, também, aos modos de trabalhar da atualidade, já que se busca evitar a contaminação por agentes infecciosos, mas não se diminui a pressão exercida sobre o trabalhador e a carga emocional dela advinda.

A pressão exercida sobre o trabalhador, decorrente da organização do trabalho, ocasiona sofrimento, na medida em que o trabalhador dela não pode escapar, como ocorre com os *motoboy*s. Esses profissionais são impulsionados a trabalhar com mais agilidade, tendo que sacrificar a sua segurança para cumprir as metas da empresa. O sofrimento psíquico

ocorre diante do reconhecimento dos riscos e da impossibilidade de evitá-los, ou mesmo de minimizá-los.

A urgência, característica do trabalho dos *motoboys*, faz com que esses trabalhadores se submetam a maiores riscos. Esses riscos inevitáveis, de acordo com uma pesquisa realizada por Veronese e Oliveira (2006) com *motoboys* de Porto Alegre (RS), são vistos pelos *motoboys* como de responsabilidade deles mesmos, em forma de autocuidado. Assim, cabe-lhes controlar a velocidade e seguir as normas de trânsito para evitar acidentes. Todavia, não costumam usar os acessórios recomendados para minimizar os danos em possíveis acidentes, como joelheiras e cotoveleiras, pois, segundo os entrevistados, limitam sua agilidade e, conseqüentemente, prejudicam seu trabalho.

Somados à urgência, que exige rapidez na execução da tarefa, o cansaço e a sobrecarga de serviço foram outros fatores apontados para aumentar o risco de acidentes, bem como a inexperiência do motociclista e problemas nas vias.

O autocuidado, no entanto, não é suficiente para evitar a ocorrência de acidentes, como afirmam as autoras. O contexto em que os profissionais se encontram também deve colaborar para a diminuição dos riscos. “O fenômeno do acidente de trânsito envolvendo *moto-boys* (sic) não está relacionado apenas ao comportamento do *moto-boy* (sic). Ele tem a ver, também, com o meio e com as regras do mercado, estabelecidas por padrões e clientes”. (VERONESE e OLIVEIRA, 2006, p. 2720).

A responsabilização do trabalhador pelo acidente não acontece somente no caso dos *motoboys*. Segundo Diniz, Assunção e Lima (2005), que realizaram pesquisa com *motoboys* em Minas Gerais, a ideologia do ato inseguro, da década de 1930, desloca a responsabilidade do dano para o profissional e está na base da análise dos acidentes de trabalho de um modo geral. No caso dos *motoboys*, os autores pontuam haver uma agravante, considerando que a população já os reconhece como imprudentes. Contudo, os pesquisadores defendem que os comportamentos dos *motoboys* vistos como imprudentes são, na realidade, conseqüência das exigências a eles impostas, estando a pressão temporal na origem dos acidentes.

As normas de segurança, elaboradas para garantir maior segurança no cotidiano do profissional *motoboy*, são ineficazes porque objetivam intensificar a fiscalização e prometem aumentar as punições sobre os trabalhadores. Assim, deixa-se de averiguar as condições que contribuem para a ocorrência de acidentes. O foco, portanto, recai sobre as falhas humanas, como se estas fossem de inteira responsabilidade do condutor, desconsiderando-se, assim, os fatores ambientais envolvidos. Desse modo, as normas

pretendem evitar os erros decorrentes de decisão humana (DINIZ, ASSUNÇÃO E LIMA, 2005).

Em contato com *motoboys*, contudo, os pesquisadores constataram que eles mobilizam recursos cognitivos para avaliar as atividades a serem executadas e buscar estratégias que permitam otimizar o tempo de realização da tarefa, assim como avaliar os riscos. Há uma tentativa de conciliação dos fatores envolvidos.

Apesar das estratégias desenvolvidas pelos motofretes para minimizar os riscos de acidentes, há pressão para que as tarefas sejam realizadas em tempo reduzido, desconsiderando-se as condições reais necessárias para o seu cumprimento. Os atrasos, como relatam Diniz, Assunção e Lima (2005), não são compreendidos pelos clientes, que os associam à falta de esforço do trabalhador. Então, as empresas aumentam a cobrança sobre os *motoboys*, impondo-lhes pesada carga de trabalho. Fato que se agrava mais quando se trata dos *motoboys* remunerados por deslocamento, que perfazem sua renda de acordo com a quantidade de tarefas que realizam.

[...] as empresas adotam uma organização da produção que submete os motociclistas a elevada densidade de trabalho. [...] Isso torna o trabalho do motociclista uma luta incessante contra o tempo, pois cada minuto economizado representa, além de ganhos financeiros, corresponder à expectativa do cliente por um pronto atendimento. (DINIZ, ASSUNÇÃO e LIMA, 2005, p. 911).

Mesmo com a intensificação das exigências sobre os *motoboys*, segundo os autores, nem todos descumprem as normas, – o que reduz o risco de acidentes. Essa conduta é adotada apenas por alguns, não sendo possível generalizar. Além disso, os pesquisadores afirmam que, apesar da pressão para atender os clientes, não se pode dizer que possuem comportamento anti-social, como refere, usualmente, a imprensa e as pessoas, em geral, pois as medidas de segurança adotadas pelos *motoboys*, por vezes, passam despercebidas, já que são subjetivas, e as investigações, freqüentemente, preocupam-se, apenas, com o cumprimento das normas prescritas.

A remuneração por produtividade (ou por deslocamento) é indicada como fator de risco, assim como a pressão das organizações e dos clientes para a redução do tempo na realização da tarefa, sendo esta última a que mais contribui para o aumento dos riscos de acidentes. “A necessidade pessoal de sentir fortes emoções”, vinculada à imagem do *motoboy*, não foi constatada nesse estudo, acreditando os pesquisadores que os acidentes devem-se à organização do trabalho.

Percebe-se, assim, a inter-relação entre os aspectos sociais e a saúde. Dias (1994) enfatiza que, além de reconhecer outros fatores que podem gerar prejuízos à saúde e que

ultrapassam os limites do local de trabalho, deve-se procurar discutir os riscos gerados pelos trabalhos particulares, aqueles que expõem os indivíduos a pesadas cargas de trabalho, gerando doenças somáticas e psíquicas. A abordagem das especificidades de cada trabalho pode proporcionar conhecimento mais profundo e, portanto, mais abrangente dos elementos imbricados nos processos de adoecimento dos trabalhadores.

Buscando esclarecer os mecanismos utilizados pelos trabalhadores para lidar com os riscos no trabalho, Dejours (1992) observou operários submetidos a condições precárias de trabalho, denominados de subproletariado. Percebeu que eles evitavam falar de doença e sofrimento, revelando vergonha do adoecimento, o que era partilhado por todos, configurando-se, assim, um sentimento coletivo. Ele denominou esse fenômeno de a ideologia da vergonha. Quem adoecia responsabilizava-se pelo fato como se fosse intencional e era condenado pelo grupo social, que associava doença à vagabundagem, assim como na pesquisa de Seligmann-Silva (1994).

O serviço médico só era procurado, portanto, quando a doença não podia mais ser controlada pelo trabalhador, ou seja, quando os sintomas já eram bastante avançados, evidentes e impediam o desenvolvimento da atividade laboral.

O autor afirma que esse comportamento de negação da doença pode estar associado a uma ideologia defensiva coletiva contra a ansiedade de ficar incapacitado para a realização do trabalho, pois para esses sujeitos o corpo parece estar restrito à sua capacidade produtiva. A invalidez significava privar o trabalhador dos ganhos materiais necessários à sua sobrevivência, já que os benefícios por incapacidade de trabalhar não seriam suficientes para manter a família. Assim “tão inevitável quanto a própria realidade, a ideologia defensiva torna-se obrigatória. Ela substitui os mecanismos de defesa individuais” (p. 36). Sem esses mecanismos de defesa, o trabalhador não consegue lidar com os riscos reais a que está submetido. Além disso, ele precisa estar inserido na coletividade, já que esse tipo de defesa emerge no grupo.

Os riscos, segundo Dejours, estão presentes em todas as profissões, mesmo de forma branda, porém as que envolvem riscos à integridade física geram sentimento mais intenso de medo, como ocorre aos *motoboys*. Em geral, o risco é exterior e combatido por acessórios e condutas de segurança, que dependem, majoritariamente, do indivíduo. No entanto, o autor ressalta que as alternativas de prevenção aos acidentes são incompletas. Isso ocorre porque não se conhecem bem os fatores envolvidos no risco e há limitação dos investimentos em segurança.

Mesmo seguindo as normas de segurança, há o que o autor denomina de *risco residual*: aquele que foge à organização do trabalho, não pode ser por ela eliminado e deve ser assumido individualmente pelo trabalhador.

O problema do medo no trabalho surge desta oposição entre a natureza coletiva e material do risco residual e a natureza individual e psicológica da prevenção a cada instante de trabalho. (DEJOURS, 1992, p. 64).

O risco à integridade física, portanto, não afeta somente o corpo. Ele gera grande carga psíquica de tensão no trabalhador, considerando-se o desconhecimento dos limites desse risco, que contribui para aumentar o medo.

Apesar dos riscos, os trabalhadores continuam desempenhando suas atividades e, portanto, arriscando-se. Quanto a isso, Dejours (1992) afirma que os trabalhadores fazem uso da ideologia defensiva contra o medo. Assim, a atitude de desprezo que alguns demonstram em relação aos riscos no trabalho não pode ser vista como descaso à sua segurança. Os mecanismos de defesa contêm a vivência do medo no cotidiano, deixando-a transparecer raramente, pois essa é a única maneira de continuar trabalhando, já que vivenciar o sentimento de medo implicaria em tomar tantas precauções que seria impossível realizar suas tarefas.

A partir da concepção da ideologia defensiva, pode-se pensar nos *motoboys* pesquisados por Diniz, Assunção e Lima (2005), já que se observou que os trabalhadores desenvolvem estratégias para garantir sua segurança. Entretanto, dada a pressão exercida sobre eles, alguns acabam descumprindo-as. Mesmo reconhecendo os riscos, os *motoboys*, por vezes, ignoram as regras e assumem maiores riscos no trânsito, pois é necessário cumprir as exigências de tempo. Então, o trabalhador suprime o medo e pode-se arriscar mais.

As questões sociais, como explanado acima, parecem ser preponderantes quanto à capacidade de assumir riscos. Isso pode ser notado entre *motoboys* brasileiros, quando comparados aos *motoboys* ingleses. Uma reportagem realizada para o Profissão Repórter, e mostrada no dia 30 de agosto de 2007, mostra que, motofretes brasileiros que trabalham na Inglaterra costumam ser identificados como mais velozes, aceitam maior carga de trabalho e submetem-se a maiores riscos, o que ocorre, provavelmente, por terem aprendido, anteriormente, a lidar com situações adversas num país onde as condições de trabalho são precárias e o índice de desemprego é elevado, como no Brasil. Isso será mais bem explorado posteriormente.

O medo, como aponta Dejours, independentemente de sua causa, ocasiona, progressivamente, prejuízos à saúde mental dos trabalhadores, pois os mecanismos de defesa

não podem evitá-lo – apenas o suprimem para tornar possível que o trabalhador continue seu exercício laboral.

Além dos riscos, os indivíduos também sofrem com a rigidez da organização do trabalho, especialmente a organização temporal. O trabalhador necessita adaptar-se às exigências de sua atividade. Porém, quando a organização do trabalho é muito rigorosa, a adaptação não é possível. Surge, então, o sofrimento pela impossibilidade de adequação, apesar dos esforços.

Um caso relatado por Lima, Assunção e Francisco (2002) pode exemplificar como uma organização rígida de trabalho, especialmente quanto à questão do tempo, pode ser prejudicial para a saúde do trabalhador.

Após trabalhar cinco anos em um estacionamento de um edifício, no turno noturno, com rigoroso controle do tempo de permanência no posto de trabalho, o trabalhador teve que se afastar da atividade laboral. O motivo foi o surgimento de sintomas “nervosos”, levando-o ao uso de medicamentos.

Passou a apresentar insônia, relatava estar nervoso e passou a beber, desenvolvendo, posteriormente, doenças somáticas ocasionadas, possivelmente, pelo uso do álcool. Além disso, o trabalhador começou a apresentar sintomas que, de acordo com os autores, assemelhavam-se a um comportamento obsessivo-compulsivo.

Apesar das fortes evidências de que a rígida organização do trabalho foi motivadora do desencadeamento da doença do trabalhador, a perícia do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS) não reconheceu a relação entre o adoecimento e o trabalho.

Esse exemplo reflete os danos que a situação de trabalho pode ocasionar aos trabalhadores, assim como a dificuldade em se comprovar a relação entre o adoecimento e o trabalho, onexo causal.

Jacques (2007) mostra a importância do reconhecimento do nexo causal para o trabalhador, já que este permite identificar a origem da doença no trabalho ou seu desencadeador, garantindo que profissional tenha acesso aos benefícios do Seguro de Acidentes de Trabalho do INSS e direito à estabilidade no emprego durante um ano, após retornar ao trabalho, uma vez considerado recuperado. Contudo, há grande dificuldade em estabelecer o nexo causal entre o dano e determinados aspectos do trabalho, sobretudo quando se trata de transtorno psíquico.

Uma das dificuldades para estabelecer o nexo entre o adoecimento e sua causa está na visão organicista da origem da doença. Busca-se enquadrar a doença em classificações nosográficas e perde-se a noção de totalidade. Desconsidera-se, muitas vezes, que, antes do

adoecimento, o sujeito já traz uma história de vida, que engloba aspectos afetivos e sociais. Assim, não se pode atribuir o adoecimento ao organismo nem às condições de trabalho ou à vida afetiva. Deve-se procurar compreender as relações que se estabelecem entre os vários campos da vida do sujeito.

[...] a explicação [do adoecimento] não se encontra em dados subjetivos ou derivados do contexto laboral, mas nas formas pelas quais eles se articulam, construindo uma trama complexa que se traduz na trajetória de cada trabalhador o que explica porque nem todos expostos a situações semelhantes adoecem ou manifestam o mesmo grau de desgaste. (JACQUES, 2007, p. 117).

Quando não se consegue perceber a relação entre a doença ou o acidente e o trabalho, não reconhecendo o nexa causal, há maior responsabilização do trabalhador, gerando culpa. Esta é atribuída pelos outros ou por si mesmo.

3.3 Acidentes de trabalho

Sabendo-se que os índices de acidentes envolvendo motocicletas são os mais elevados, se comparados aos outros veículos, e que os *motoboys* realizam seu trabalho utilizando uma motocicleta, pode-se pensar que esses profissionais têm grande probabilidade de sofrer acidentes. Se ocorrem no período de trabalho, são caracterizados como acidentes de trabalho.

Pela Lei 8.213 de 24 de julho de 1991, caracteriza-se como acidente de trabalho aquele decorrente do exercício profissional, “provocando lesão corporal ou perturbação funcional que cause a morte ou a perda ou redução, permanente ou temporária, da capacidade para o trabalho”. São também considerados acidentes de trabalho, segundo a lei, as doenças profissionais acarretadas pelo exercício do trabalho próprias de uma determinada categoria, desde que constem no Ministério do Trabalho e na Previdência Social, assim como as doenças que tenham relação direta com a atividade laboral.

Ainda pela mesma lei, é possível classificar os acidentes de trabalho em dois grupos: os típicos e os de trajeto. Os acidentes de trabalho típicos são aqueles ocorridos no local de trabalho, enquanto os acidentes de trajeto são aqueles sofridos no percurso entre casa e trabalho. Nas duas situações, o trabalhador está respaldado legalmente.

Apesar do amparo legal, a definição de acidente de trabalho que consta na legislação previdenciária dá margem para que o trabalhador acidentado nem sempre possa receber apoio, como aponta Mendes (2002).

Assim, a autora ressalta que, para ser enquadrado como acidente de trabalho, faz-se mister que ele tenha ocorrido no local de trabalho e que tenha provocado lesão corporal ou alguma consequência que lhe deixe incapacitado para a atividade laboral, permanente ou temporariamente. Não havendo a concomitância dessas duas condições, o incidente não é considerado acidente de trabalho.

Mesmo grandes acidentes, com perdas materiais consideráveis e nos quais o trabalhador tenha sofrido pequenas escoriações, ou que ele tenha ficado incapaz para o trabalho em uma função, desde que a empresa o tenha encaminhado para outra atividade e não tenha havido falta ao trabalho no dia seguinte ao do acidente, não são enquadrados como acidentes de trabalho. (MENDES, 2002, p. 329).

Associado a isso, está a dificuldade de se comprovar o nexo causal – quando não se trata de acidente de trabalho típico –, o qual garante que o trabalhador receba seus direitos, considerando o apoio financeiro para sua sobrevivência enquanto não puder dispor de sua capacidade de trabalho.

Borsoi (2007) refere que a maior dificuldade em se estabelecer o nexo causal está nas situações de trabalho em que a relação entre o dano e o agente causador não está muito clara, como no caso de doenças relacionadas ao trabalho. É o que acontece, no exemplo citado pela autora, com operários expostos a ruídos e que sofrem *déficit* auditivo unilateral; nem sempre se consegue comprovar que esses trabalhadores foram vítimas das condições de trabalho. Quanto aos acidentes de trabalho típicos, torna-se mais fácil identificar o nexo causal, desde que o evento seja notificado.

Comparando os índices de acidentes de trabalho no Brasil com outros países, Dias (1994) conclui que os números do Brasil são os mais elevados, incluindo a mortalidade por acidentes. Sublinha, então, a gravidade da situação brasileira.

Santana *et al.* (2003) afirmam que, apesar das consequências negativas, inclusive econômicas, proporcionadas pelos acidentes, as políticas sociais brasileiras voltadas para esse tema ainda são insuficientes. Os dados sobre os acidentes de trabalho, os quais são subnotificados, confirmariam isso. Os autores realizaram uma pesquisa com trabalhadores de diversos ramos de atividades, com ou sem registro profissional, a fim de verificar se haveria diferença entre os riscos e a incidência de acidentes de trabalho entre esses trabalhadores, abordando também diferenças de gênero.

A pesquisa mostrou que não havia diferenças, estatisticamente significativas, entre trabalhadores com registro profissional e os que não o possuíam, no que concerne a acidentes de trabalho. Entretanto, foi possível observar, a partir dos dados coletados, que o número de acidentes de trabalho não fatais, em diversas categorias profissionais, é elevado, o que representa um grave problema para a sociedade.

Santana *et al.* (2003), no entanto, questionam se a ausência de diferença significativa entre o número de acidentes sofridos por trabalhadores com e sem registro não seria ocasionada pela falta de proteção legal a esses profissionais, considerando-se que, em nosso país, mesmo aqueles contratados com respaldo legal estão submetidos às mesmas condições precárias que os trabalhadores informais. O tipo de vínculo, portanto, não implicaria, necessariamente, em condições de trabalho melhores, menos precárias. Conseqüentemente, os índices de acidentes entre trabalhadores formais e informais não difere significativamente.

Essa proposição destaca a repercussão da precarização laboral, que atinge todos os trabalhadores, de forma mais ou menos intensa. Não só os profissionais desempregados ou informais sofrem os efeitos da precarização, mas também os empregados deixam de poder negociar seus contratos de trabalho e passam a aceitar condições cada vez piores de trabalho. Retomando Navarro e Padilha (2007), a necessidade de sobrevivência faz com que os trabalhadores passem a desejar até mesmo os trabalhos causadores de sofrimento (como, por exemplo, os que envolvem risco à integridade física).

Além da subnotificação dos acidentes de trabalho, há uma responsabilização do trabalhador, como citado anteriormente. Contudo, estudos que abordam a temática enfatizam que a culpabilização do trabalhador deve-se a uma visão unicausal do acidente, desconsiderando-se outros elementos, além do chamado “erro humano”. Almeida e Binder (2004), apoiando-se nas concepções de Reason, afirmam que as medidas de segurança, em geral, são “centradas na pessoa”, acabando por dar ênfase à questão dos erros do trabalhador durante a execução da tarefa. Deixa-se, portanto, de considerar a organização do trabalho como fator gerador ou facilitador da ocorrência do acidente, como acontece, por exemplo, com os *motoboy*s.

Assim, por meio de três casos de acidentes em atividades de manutenção e reparação, os autores observaram que os aspectos relativos à organização do trabalho eram omitidos, ressaltando-se os erros cometidos pelos trabalhadores, culminando, portanto, na sua culpabilização. Ainda quando as condições de trabalho eram reconhecidas como perigosas, a responsabilidade pelo acidente recaía sobre o trabalhador.

Os autores mostram que as regras de segurança são vistas como capazes de impedir a ocorrência dos acidentes, desde que o trabalhador as cumpra rigorosamente. Todavia, desconsidera-se que as condições de realização do trabalho estimularam os trabalhadores a adotar condutas diferentes, como, por exemplo, o excesso de pressão de tempo, culminando em acidentes.

Essa questão também é levantada por Diniz, Assunção e Lima (2005), como relatado anteriormente, abordando *motoboys*. Percebe-se que a adoção de medidas de segurança é insuficiente para evitar os acidentes, visto não considerar as demais condições envolvidas na ocorrência desses eventos.

Se as condições de trabalho não são incluídas na análise dos acidentes de trabalho, o nexos causal não pode ser facilmente estabelecido, como parece acontecer, já que há dificuldade em reconhecê-lo.

Pode-se observar, portanto, que “[...] as abordagens centradas nos comportamentos e/ou nos erros dos trabalhadores oferecem contribuição escassa ou nula em termos de prevenção, uma vez que tendem a deixar intocadas as condições que lhes deram origem” (ALMEIDA e BINDER, 2004, p. 1337).

Esse modelo, cujo foco é o erro do trabalhador, não é recente e vem-se mantendo há décadas, como referem Vilela, Iguti e Almeida (2004). Esses autores relatam que cartazes de campanhas de segurança nas décadas de 1970 e 1980 enfatizavam a responsabilidade do trabalhador em se proteger dos possíveis acidentes. O trabalhador deve lidar com o risco. Acrescentam que uma campanha realizada em 2000 repete o mesmo modelo adotado em décadas anteriores. Um cartaz que mostra uma mão sendo prensada pela máquina, segundo os autores, está em desacordo com as normas de proteção vigentes, já que a mão do trabalhador tem acesso à zona de risco, estando a máquina desprotegida.

Esse tipo de campanha, para os autores, induz à culpabilização do trabalhador. Mostra, também, que não houve mudança na concepção sobre o acidente, que continua parecendo dizer respeito apenas ao erro do trabalhador, e não à organização como um todo. Os autores, então, sugerem que esse modelo é mantido por haver um interesse em privilegiar as explicações que desconsideram as condições de trabalho.

Analisando os laudos periciais de acidentes de trabalho ocorridas na cidade de Piracicaba (SP), os autores observaram que até mesmo o modelo de laudo utilizado retrata a concepção vigente de acidente, que é simplista e desconsidera o contexto em que os eventos aconteceram.

Assim, encontraram, nos laudos, alusões à situação específica do acidente, excluindo-se uma avaliação sobre o contexto e o ambiente de trabalho, havendo conclusões que levam à culpabilização do trabalhador, ainda que as condições de trabalho sejam inseguras.

[...] verifica-se a repetição de referências a comportamentos “inadequados”, “não recomendados”, omissões ou similares definidos com base em padrão fruto de idealização do analista acerca de qual “deveria ser” o comportamento seguro naquela situação. A adesão da vítima a esse padrão é tomada como obrigatória e inalterável em todas as situações e contextos, como se a mera suposição de sua existência representasse condição necessária e suficiente para a adesão dos trabalhadores. (VILELA, IGUTI e ALMEIDA, 2004, p. 577).

Quando o acidente tem por consequência a morte do trabalhador, sua responsabilização torna-se ainda mais acentuada, pois funciona como mecanismo para silenciar os familiares, como afirma Mendes (2002).

Segundo a autora, a morte, em geral, já é um assunto difícil de ser abordado em nossa sociedade porque se trata do imponderável – há uma negação dela. A relação da morte com o trabalho torna o tema ainda mais complexo, visto que a maioria dos trabalhadores encontra-se em situações precarizadas de trabalho, podendo estar expostos a grandes riscos. Não falar da morte ocorrida no trabalho significa não abordar as condições de trabalho a que estão submetidos os trabalhadores.

Pensando nesse sentido, a autora se propôs a falar com os familiares de trabalhadores vítimas de acidentes de trabalho fatais, a fim de verificar a realidade em que os trabalhadores estavam inseridos, pois, de acordo com a pesquisadora, os vínculos informais dificultam a identificação dos acidentes de trabalho.

A identificação do acidente como sendo causado pelo trabalho foi realizada pela autora mediante busca de informações nas declarações de óbito e no relato de parentes e amigos das vítimas. Assim, mesmo os acidentes que, oficialmente, não constavam como acidentes de trabalho, puderam ser verificados.

Os trabalhadores falecidos por acidentes de trabalho eram todos do sexo masculino, totalizando 18. Desempenhavam, na maioria, atividades definidas, ou seja, exerciam somente uma função, com atividades específicas. Um terço dos casos era de trabalhadores com vínculos informais, e um deles desenvolvia trabalho ilícito.

A pesquisadora encontrou histórias que narram percursos de precarização no trabalho, de luta contra o desemprego, de jornadas laborais ampliadas e de riscos sofridos constantemente. Os trabalhadores haviam tido que lidar com essa situação durante a vida.

Além disso, a violência urbana apresenta-se como risco para os trabalhadores, já que vem se agravando cada vez mais. A autora pontua que os trabalhadores são duplamente expostos a riscos, pois se expõem à violência urbana e à violência no trabalho. O acidente, portanto, seria “a expressão máxima de fracasso das estratégias de resistência adotadas pelos trabalhadores” (MENDES, 2002, p. 339).

Sabe-se, contudo, que, apesar das condições precarizadas de trabalho, dos riscos à saúde, os trabalhadores, por uma questão de sobrevivência, têm que aprender a conviver com isso. É, segundo Dejours (1992), a ideologia defensiva que permite aos trabalhadores continuarem no exercício da atividade laboral.

Mendes ainda acrescenta que “a culpabilização dos trabalhadores pelo acidente implica na culpa quando da sobrevivência” (2002, p.339), e, com ela, o trabalho torna-se mais penoso. Associado aos sintomas físicos, então, os trabalhadores desenvolvem sintomas psíquicos. A culpa, para a autora, torna-se útil para silenciar os familiares, ou seja, para que as condições propiciadoras do acidente continuem sem serem descobertas, como dito anteriormente.

Com o exposto até aqui, é possível perceber como tratar do acidente de trabalho é complexo, ainda mais se pensarmos em profissões não regulamentadas como a dos *motoboys*. Se provar que o acidente diz respeito à atividade profissional e não é apenas fruto de erro humano é uma tarefa árdua para os que têm sua ocupação reconhecida legalmente, para os que não podem sequer provar legalmente que estavam desempenhando uma atividade que os expõe ao risco é ainda mais difícil. Somando-se a isso o rótulo conferido a esses profissionais, tachados de imprudentes e irresponsáveis, pode-se imaginar a individualização da culpa, reconhecida socialmente, acabando por reforçar os modelos que desconsideram o contexto e o ambiente em que o acidente aconteceu.

Como propõem Diniz, Assunção e Lima (2005), é necessário buscar junto aos profissionais *motoboys* a compreensão para os riscos e para os acidentes, pois somente a imposição de normas de segurança não garante a inexistência desses eventos.

3.4 Caracterizando o trabalho do *motoboy*

A categoria profissional *motoboy*, também denominada motofrete, refere-se aos profissionais que se utilizam do transporte motocicleta para realizar sua atividade laboral. Esta consiste em realizar entregas, estando presente em vários ramos da atividade comercial, incluindo empresas de *fast-food*, farmácias e empresas especializadas em serviços de entregas em geral.

Pode ser caracterizada como recente, ainda não regulamentada⁴, decorrendo seu surgimento da necessidade de se realizar alguns serviços em tempo reduzido, o que é possibilitado pela agilidade com que as motocicletas se locomovem no trânsito. É possível pensar que a profissão de *motoboy* vem substituir os antigos *office boys*, que também realizavam entregas, porém utilizando-se de bicicletas ou mesmo locomovendo-se por transportes coletivos. Não se trata de uma evolução da profissão, mas sim do surgimento de uma nova ocupação, o *motoboy*, que se propôs a substituir o *office boy* que não mais conseguia atender às exigências contemporâneas, sendo, portanto, substituído por uma nova ocupação que encaixava-se melhor no modelo de produção atual.

O que contribuiu para a popularização dos *motoboys* foi a necessidade de se realizar o maior número de atividades no menor tempo possível. Some-se a isso o aumento vertiginoso das cidades e, por conseqüência, o aumento das distâncias e do trânsito.

A profissão de *motoboy*, por sua difusão na sociedade, foi reconhecida pelo Ministério do Trabalho na Classificação Brasileira de Ocupações (CBO). Segundo a descrição, os *motoboys*:

Coletam e entregam documentos, valores, mercadorias e encomendas. Realizam serviços de pagamento e cobrança, roteirizam entregas e coletas. Localizam e conferem destinatários e endereços, emitem e coletam recibos do material transportado. Preenchem protocolos, conduzem e consertam veículos. (BRASIL, 2002).

No Brasil, a profissão de *motoboy* parece estar mais bem organizada nas cidades de São Paulo e Minas Gerais, onde se encontram sindicatos e associações desses profissionais, que disponibilizam assistência jurídica para os associados, assim como outros benefícios, como socorro a problemas na motocicleta, e até descontos em hotéis⁵. São também realizados eventos para fortalecer a categoria e divulgar leis e conquistas referentes à profissão.

⁴ As regulamentações da profissão de *motoboy* são ações isoladas de prefeituras de algumas poucas cidades brasileiras.

⁵ Dados obtidos no site do Sindicato dos Trabalhadores Motociclistas da Cidade de São Paulo – SINDIMOTO.

A categoria tem lutado para que a lei federal que regulamenta a profissão de *motoboy* seja aprovada no Congresso Federal, com o objetivo de diminuir os acidentes e amparar legalmente os trabalhadores.

Na cidade de Fortaleza, a categoria não possui organização própria, estando representada pelo Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários no Estado do Ceará (SINTRO/CE) por abrangência, ou seja, os *motoboys* são representados por esse sindicato porque não há outra instituição que possa representá-los. Contudo, segundo informações dos representantes do SINTRO/CE, o sindicato apenas representa os *motoboys* que possuem registro profissional (carteira assinada), razão por que não possui dados sobre aqueles que trabalham na informalidade, os quais permanecem sem respaldo legal.

Um dos motivos citados para a falta de organização própria dos *motoboys* é a existência de poucas empresas especializadas em serviços de motofrete. Como representante da categoria, é o SINTRO/CE que, em convenção com as empresas, orienta o piso salarial, sendo este, em média, de R\$ 467,00.

Apesar de ter-se estabelecido o piso salarial, a maioria dos *motoboys* trabalha por produtividade, não possuindo registro profissional na empresa para a qual prestam serviço. Esses profissionais são pagos pela quantidade de trabalho que realizam. Assim, há a possibilidade de produzirem mais de acordo com seu desempenho. Esse parece ser um atrativo para o ingresso na profissão, pois, antes de tornarem-se *motoboys*, eles trabalhavam em outros ramos de atividades.

De acordo com os entrevistados, o ingresso na profissão dá-se, em geral, por meio de um convite de um colega, por ocasião de surgimento de vaga ou, como disse um deles, por iniciativa própria, por acreditar que trabalhar se deslocando se adequaria mais à sua vontade. Entretanto, o que parece ser mais determinante para a entrada na profissão são as oportunidades de trabalho e a falta de exigência por qualificação, ou seja, basta possuir habilitação para dirigir uma motocicleta para conseguir o trabalho.

O transporte utilizado no trabalho, a motocicleta, inicialmente foi conseguido por intermédio de um amigo que o emprestou, ou então a empresa o disponibilizou para o profissional. Apenas, posteriormente, é que os *motoboys* conseguem comprar o transporte – e também meio de trabalho – próprio, com os ganhos do trabalho como motofrete. Assim, as motocicletas são de propriedade dos próprios trabalhadores, ficando as despesas como gasolina, desgaste decorrente do uso etc., ao encargo dos *motoboys*. As despesas com o desgaste da motocicleta e com as possíveis multas, consequência das infrações, só são pagas

pelo patrão quando o transporte pertence a ele. Ainda assim, se o *motoboy* cometer freqüentes infrações e, portanto, acarretar prejuízo à organização, ele sofre ameaças de demissão.

4 MÉTODO

Estando o objeto de nossa investigação centrado na relação entre a situação de precarização laboral vivenciada pelos *motoboys* e os acidentes, considerando a forma como eles concebem a sua atividade laboral, optamos por uma abordagem metodológica eminentemente qualitativa, considerando que esta se presta a investigar fenômenos complexos, plurideterminados e contraditórios.

A metodologia qualitativa define-se como uma forma de produzir o conhecimento que considera os processos humanos dinâmicos, em constante transformação. Além disso, a realidade de cada sujeito é singular, não podendo ser universalizada. Deve ser interpretada de acordo com o contexto e a situação, visto estar permeada por uma gama de sentidos que não advém, exclusivamente, da dimensão individual.

A inter-relação constante entre a subjetividade individual e a social é um eixo norteador dessa abordagem, estando o individual num *continuum* com o social. Como afirma González-Rey (2002 p. 29): “A subjetividade não é um produto da cultura, é ela mesma constitutiva da cultura; [...] expressão objetiva de uma realidade subjetivada”.

A pesquisa de campo iniciou-se mediante contatos preliminares com *motoboys* em uma loja de uma grande rede de *fast-food*. A intenção era expor o objetivo da pesquisa e agendar entrevistas. As conversas, nessa ocasião, ocorriam na entrada da loja e eram informais e pouco sistemáticas, aproveitando o pouco tempo que tinham entre uma entrega e outra. As tentativas de agendamento das entrevistas não vingaram. Entretanto, foi possível colher informações importantes sobre suas atividades, seus medos e sobre acidentes e colegas acidentados, uma vez que todos que se encontravam disponíveis acabavam participando, de algum modo, da conversa.

Outra tentativa de encontrar os *motoboys* deu-se por intermédio do sindicato que os representa, o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários no Estado do Ceará (SINTRO/CE), porém este não possuía dados de nenhum *motoboy*. O sindicato forneceu, apenas, uma autorização para a realização da pesquisa com os *motoboys*. Diante disso, foi necessário solicitar o serviço dos motofretes, na maioria dos casos, para que a pesquisa fosse realizada. Ao final, ante a dificuldade de acesso a esses trabalhadores, foram entrevistados apenas cinco *motoboys* em Fortaleza (CE), escolhidos por conveniência.

Os *motoboys*, cujos nomes utilizados para identificação são fictícios, eram provenientes de vários ramos de atividade: dois trabalhavam para farmácias; um para uma empresa de tele-entregas e também realizava transporte de pessoas; um para duas lojas de *fast-food*; e outro se encontrava afastado da atividade devido a um acidente. Todos eles estão submetidos a condições de trabalho precarizadas e vivenciam risco de acidentes constantemente – mesmo seguindo as regras de segurança. Os trabalhadores foram abordados fora do seu ambiente de trabalho e esclarecidos sobre os objetivos da pesquisa.

Dos cinco entrevistados, três eram casados e tinham filhos, sendo que dois deles moravam em casa própria, sendo responsáveis pela renda familiar, pois as companheiras dedicavam-se ao trabalho doméstico. Outro era separado, morava na casa dos pais, a qual era própria, e contribuía para as despesas do lar. O mais jovem era solteiro e morava com a mãe, sendo sua renda apenas para as suas despesas pessoais, pois a genitora responsabilizava-se pela manutenção da casa.

As entrevistas foram realizadas individualmente, na forma de conversação, de acordo com a disponibilidade desses trabalhadores, considerando que eles não dispõem de muito tempo livre. Embora houvesse um roteiro, as entrevistas foram conduzidas respeitando temas suscitados pelos próprios *motoboys*.

Alguns *motoboys* foram entrevistados no período de trabalho considerado mais tranquilo e, ainda assim, apenas por alguns minutos, sendo preciso que fosse realizado, pela pesquisadora, como dito anteriormente, um pedido para entrega. Uma conversa rápida e logo os *motoboys* voltavam às suas atividades. Realizar as entrevistas em suas casas mostrou-se inviável, visto que os *motoboys* pareceram não se sentir confortáveis com essa idéia. Eles preferiram deslocar-se até o local onde a pesquisadora se encontrava, ou mesmo realizar as entrevistas no curto espaço de tempo entre as entregas. Apenas o *motoboy* que se encontra afastado da profissão por invalidez permitiu ser entrevistado em sua casa após o expediente de trabalho.

Em três entrevistas, foi necessário solicitar um pedido para a tele-entrega e, ao chegar ao local de entrega, o *motoboy* era informado sobre a pesquisa e solicitado para conversar com a pesquisadora. O consentimento era dado após enfatizar a obrigatoriedade da utilização de pouco tempo, a fim de que seu trabalho não fosse prejudicado. Outro *motoboy* preferiu dirigir-se ao local onde a pesquisadora encontrava-se no período em que ele estava disponível entre um trabalho e outro.

Um dos entrevistados, que presta serviços a uma empresa de tele-entregas, concedeu a entrevista após o horário de trabalho, mas avisou, logo no início, que poderia ter

que sair a qualquer momento caso fosse chamado a realizar um trabalho. Durante a entrevista, recebeu uma ligação, mas afirmou ter ficado aliviado ao saber que o trabalho seria somente para o dia seguinte. A entrevista pôde, então, ser concluída.

Nas entrevistas, foram abordados temas como: a rotina profissional, os motivos que os levaram a desempenhar a profissão de *motoboy*, as normas de segurança no trabalho, o tipo de vínculo laboral, a remuneração (se existe meta de produtividade ou não), se havia incentivos para os que não sofriam acidentes, entre outros. Todas as entrevistas foram gravadas, após a aceitação do termo de consentimento livre e esclarecido.

Num diário de campo, foram registrados todos os dados coletados sobre os entrevistados em situações informais, exploratórias e mais formais. O objetivo aqui era coletar material mais amplo para enriquecer e clarificar os resultados da pesquisa.

Também foram utilizadas, como fonte de dados, duas reportagens sobre a rotina dos motofretes, tendo sido seu dia-a-dia acompanhado minuciosamente, além de ter sido abordado um contexto diferente: a situação dos *motoboys* brasileiros que vivem na Inglaterra. A proposta foi enriquecer os dados coletados pela pesquisadora e compará-los, além de se ter uma idéia clara da imagem que é transmitida pela mídia desses profissionais.

A interpretação dos dados foi realizada a partir do método da análise de conteúdo, visto ser indicada, segundo Bardin (1994), para pesquisas que utilizam entrevistas como recurso, pois o discurso do sujeito é entendido como possuidor de um sentido a se descobrir. Os sentidos são organizados em categorias, decompondo-se o material para agrupá-lo por semelhança, levando-se em consideração o contexto em que foi produzido, assim como percepções do pesquisador durante a coleta.

A análise de conteúdo foi temática, buscando-se, nas falas dos entrevistados, os temas considerados significativos para eles, assim como as repetições, as ambivalências e as confusões. Tudo foi considerado como fazendo parte da produção do discurso. Sendo assim, precisava ser considerado como relevante na composição das categorias empíricas que emergiram da análise do conjunto das entrevistas.

Foi realizada, portanto, uma leitura exaustiva do material de pesquisa, e, então, as categorias foram sendo identificadas, definindo os subtemas de acordo com a recorrência nas entrevistas. Posteriormente, os subtemas foram agrupados em temas mais amplos para que fosse realizada a discussão.

5 O TRABALHO DOS *MOTOBOYS* EM FORTALEZA-CE

O contato com os *motoboys* permitiu conhecer melhor as características e peculiaridades de sua profissão. O ritmo de trabalho acelerado e as jornadas laborais extensas parecem fazer parte da configuração da atividade desses trabalhadores, bem como o motivo pelo qual são procurados.

Esse capítulo propõe-se a explorar as condições de trabalho em que os *motoboys* se encontram e a motivação para a permanência nessa ocupação.

5.1 Correndo contra o tempo

A necessidade dos *motoboys* de otimizar a utilização de seu tempo para realização do trabalho pode ser constatada pela dificuldade em conseguir entrevistá-los. Sua jornada laboral, que não é convencional, dificilmente permite que o profissional consiga realizar qualquer outra atividade que não as relacionadas ao trabalho.

O problema da falta de tempo dos motofretes interferiu até mesmo nas entrevistas, que foram difíceis de ser realizadas, conforme já apontado no capítulo sobre o método. O motoboy Jorge chegou a pensar que seria chamado para realizar algum serviço durante sua entrevista – mesmo depois de seu horário de trabalho –, quando seu telefone tocou, mas soube que o compromisso não era para aquele momento.

Não há um horário fixo para Jorge começar a trabalhar. Seu horário depende do serviço que tiver de prestar naquele dia. Então, sua jornada pode se iniciar bem cedo e sem previsão para terminar, pois, quanto mais trabalho Jorge tiver para realizar, mais tempo permanecerá em atividade. Como ele afirma: “Você não pode deixar de ganhar dinheiro, não. Você não pode desperdiçar um telefonema”.

A pressão para realizar as tarefas com agilidade parece ser mais implícita que explícita, pois, sendo o profissional contratado para reduzir o tempo de realização das atividades, fica a seu encargo a responsabilidade de correr contra o tempo para atender as exigências do trabalho. Sobre isso, Paulo afirma: “[...] às vezes, a pessoa mesmo faz seu ritmo

trabalhando. Você sabe que tem... que quem é empregado, né?, tem que fazer as coisas certa pro patrão”.

A rotina de *motoboy* chega a ser tão acelerada que, por vezes, não há tempo para as refeições. Só lhe resta continuar seu trabalho e, quando possível, utilizar algum intervalo para comer algo rapidamente. Prioritário é realizar o trabalho para ele designado, pois, trabalhando por produtividade, se deixa levar pela lógica do “tempo é dinheiro”, como ilustra a afirmação de Jorge: “Geralmente, quando a gente não tem tempo, a gente nem almoça. A gente faz um bicozinho ali. Passa um cara vendendo merenda, a gente merenda rapidinho ali. E num tem tempo não. A gente num quer perder tempo em lugar nenhum”.

Outro entrevistado, Carlos, destaca o imperativo do aproveitamento do tempo tanto para o *motoboy* como para o cliente, visto que diminuir o tempo de realização das atividades é o objetivo da profissão: “Mas quanto mais rápido for, melhor é tanto pra gente quanto como para os clientes”.

O fato de trabalhar por produtividade, ou seja, perfazer a renda pela quantidade de trabalho que consegue realizar parece ser um estímulo para o aumento do ritmo do *motoboy* no trânsito. Há até mesmo locais de trabalho onde existe uma espécie de prêmio para o motofrete que realizar o maior número de entregas, ficando as infrações e os riscos delas decorrentes encobertos pelo objetivo de obter melhor recompensa financeira. Como relata Rubens, com bastante entusiasmo: “Aí era imprudência, sair sem capacete, avançar sinal, andar na contramão. Erro o número [do endereço]? Tu não vai andar lá na outra não, eu vou voltar na contramão, que eu volto logo pra fazer outra entrega”. A pressa para aumentar o número de entregas exacerbava-se tanto que chegava a causar pequenos acidentes entre os colegas de trabalho:

[...] tinha uma entrada pro estacionamento... já aconteceu de dois motoqueiros da gente bater na entrada, porque acharam assim “não, eu vou entrar primeiro e vou ficar na frente dele” e o outro “eu vou entrar também”. E entrou e bateram os dois na frente. Batida. Um quebrou o braço e um a perna [...] (Rubens)

A necessidade de sobrevivência faz com que muitos *motoboys* se exponham a maiores riscos. Porém, há uma responsabilização do trabalhador, quando ele passa a se arriscar demasiadamente. O motofrete que aceita assumir mais riscos que os demais acaba sendo visto como ganancioso ou contraventor. Como relata Carlos: “Normalmente, a pressa quem faz é o próprio motoqueiro. Por quê? Porque alguém quer ganhar mais do que os outros, entendeu, e aumenta a velocidade. Mas em termos de, de o patrão estar ali em cima lhe cobrando, não. A gente trabalha livremente”. E Jorge conclui: “Você dizer que tem motoqueiro estribado, só se ele resolveu fazer... ou então tá fazendo coisa errada.”

Em contrapartida, apesar de o trabalho como motofrete não permitir ascensão social significativa, como mostrado acima na fala de Jorge, há a facilidade de se conseguir trabalho e possibilidades de ser mais bem remunerado mediante aumento do esforço no trabalho. De acordo com Rubens, o *motoboy* pode chegar a ganhar melhor que muitos profissionais com nível superior, mesmo não tendo concluído os estudos. Os *motoboys*, então, afirmam permanecer na profissão por compensar financeiramente, pois, apesar da rotina acelerada, conseguem sustentar a família, além de poder conciliar trabalho em mais de um local, o que permite um aumento da renda e, conseqüentemente, uma melhoria na qualidade de vida da família.

Essa aceitação do trabalho em condições inadequadas parece ser decorrente da situação social da qual o indivíduo provém, considerando-se que, no Brasil, o quadro socioeconômico não é favorável à grande maioria da população. Assim, se a precarização dificulta o poder de negociação dos trabalhadores, impondo pesada carga de trabalho, as dificuldades socioeconômicas enfrentadas pelos indivíduos ao longo de suas vidas podem desempenhar um papel importante na sustentação da exploração mais acentuada do trabalhador.

Pode-se ver, por exemplo, a diferença de comportamento entre os *motoboys* ingleses e os brasileiros, quanto à aceitação das condições de trabalho e à submissão a riscos, na reportagem referida anteriormente e realizada para o programa Profissão Repórter. Foram encontrados brasileiros, naturais de vários estados do país, trabalhando como motofrete em Londres. Os *motoboys* brasileiros tornaram-se famosos na cidade por sua agilidade, sendo preferidos em relação aos ingleses. O motivo apontado para essa preferência é a agilidade, que é resultado, muitas vezes, da imprudência. Diferentemente dos *motoboys* ingleses, que costumam respeitar as regras de trânsito, os brasileiros infringem-nas, transitando entre os automóveis, não respeitando a sinalização e, portanto, correndo mais riscos.

A questão da remuneração é outro fator que contribui para a preferência pelos brasileiros, pois estes aceitam ganhar menos e trabalhar mais, enquanto os ingleses apenas aceitam trabalhar por seis horas diárias – desde que não esteja chovendo ou muito frio. Os *motoboys* brasileiros não recusam trabalho, independentemente do dia, do horário e das condições climáticas.

Apesar dos riscos a que se expõem e da falta de registro profissional, os *motoboys* entrevistados na reportagem asseguraram que a remuneração é compensadora, já que não há outro trabalho que garanta uma renda mensal no mesmo valor.

Assim, parece claro que a submissão aos riscos faz parte da sobrevivência desses profissionais, considerando que não há uma ocupação que lhes garanta o sustento e a segurança. Contudo, há também a questão do consumo por trás desse panorama, pois os *motoboys* que trabalhavam na Inglaterra enviavam constantemente dinheiro para a família no Brasil, o que ocasionou certa ascensão social, já que alguns familiares puderam comprar automóvel, reformar a casa, adquirir melhores eletrodomésticos, ou seja, melhorar o padrão de vida.

Isso corrobora o que aponta Martins (2003) ao afirmar que possuir bens é a forma de se construir a identidade na sociedade atual, uma vez que se vive pautado nas aparências. Assim, para esses trabalhadores que deixam suas casas e partem para uma realidade de jornadas laborais árduas, ver a melhoria da qualidade de vida da família é estimulante. Fazer parte do mundo do consumo é como ser incluído na vida em sociedade, a qual, como apontou Castell (1998), anteriormente, dava-se por meio das relações de emprego na sociedade salarial. Borsoi (2005), em sua pesquisa com trabalhadores de Horizonte (CE), também indica que o ato de consumir é percebido pelos trabalhadores como garantia de exercício de cidadania, uma vez que possibilita alimentar também a fantasia e ir além da satisfação das necessidades mais imediatas de sobrevivência.

Como sublinha Luque (2006), a satisfação que o trabalhador submetido a precárias condições de trabalho pode obter é o consumo. Este passa a ser o meio de satisfação pelo trabalho realizado.

Correr no trânsito, entretanto, significa não somente garantir maior remuneração, mas também confere maior poder de consumo ao trabalhador, além de conferir também lugar de destaque aos profissionais no seguimento em que trabalham. Rubens refere que a equipe em que trabalhava, a qual entregava refeições em domicílio, era conhecida no ramo como a melhor, ou seja, mais rápida. Todos recebiam, então, convites para trabalhar em outros lugares, pois agilizavam as entregas por conhecer bem a cidade de Fortaleza. Rubens havia realizado um mapeamento das ruas ao redor de onde trabalhava para organizar-se e planejar-se melhor, com objetivo de aumentar a produtividade e, conseqüentemente, a renda. Ele era considerado um dos mais velozes e, por isso, obtinha respeito dos colegas que, apesar de o considerarem imprudente, sabiam da eficiência do seu trabalho.

O reconhecimento no trabalho, portanto, pode também se configurar como um estímulo para que os *motoboys* acelerem seu ritmo de produção. Dejourns (1997), referindo-se aos pilotos de aviões de caça, aponta várias origens para a satisfação no trabalho, sendo uma delas o orgulho pelo domínio dos riscos na realização de seu trabalho. O piloto acredita ser

admirado por encarnar o ideal de coragem e competência a que todos almejam. Assim também parece ser o *motoboy*, quando busca reconhecimento social justamente por meio da presteza nos serviços realizados, muitas vezes de modo arriscado. Se eles são admirados de alguma forma por aqueles que necessitam de seus serviços, sejam eles os patrões, para quem eles possibilitam um aumento dos lucros, sejam os clientes que precisam receber os produtos rapidamente, essa admiração é advinda da capacidade de ignorar os riscos constantes e realizar seu trabalho no menor tempo possível. “Admiração, orgulho, façanha e domínio da angústia são indissolúvelmente ligados e tiram seu valor um do outro” (DEJOURS, 1997, p. 87).

Se, por um lado, os motofretes são valorizados pela sua rapidez em se deslocar no trânsito, em contrapartida, enfrentam preconceitos e sentem-se, por vezes, desvalorizados. A imagem que se tem do profissional *motoboy* parece não ser positiva, apesar de seu trabalho fazer-se necessário. Como diz Rubens: o motoboy “é muito discriminado. Ele não tem acesso à empresa, ele só tem acesso até a recepção. O pessoal não tem confiança, acha que todo motoqueiro é ladrão, todo motoqueiro é enrolão, todo motoqueiro é safado”. Além de não ter pleno acesso ao ambiente no qual trabalha, o que já o diferencia dos demais, o *motoboy* também é visto como um profissional em que não se pode confiar. Esse aspecto também foi encontrado na pesquisa de Grisci, Scalco e Janovik (2007), realizada com *motoboys* em São Paulo. Os motofretes paulistanos relataram que vêem os motoristas de veículos fecharem os vidros quando percebem sua aproximação. Também afirmaram que sua profissão é malvista pelos demais cidadãos.

Permanecer na profissão é reconhecido como algo difícil, pois, segundo os próprios *motoboys*, nem todos conseguem enfrentar a rotina acelerada e com riscos de acidentes e de violência urbana. Parece ser comum a desistência de continuar trabalhando como *motoboy* após os primeiros acidentes, ou após ser vítima de algum assalto. Conseguir estar constantemente burlando as normas de trânsito – algo que acaba se fazendo necessário nessa profissão – também deve ser tolerável para quem quer permanecer nessa atividade. Como advertiu Rubens a um colega que estava iniciando na profissão: “[...] se você quiser ficar no ramo, não tenha medo. [...] Imprudência, avanço de sinal, freada em cima de você, se você for se intimidar com isso aí, desista logo”.

Habituar-se aos riscos parece fazer parte da profissão, algo enfrentado no cotidiano e que parece perder a gravidade com o passar do tempo. Referindo-se aos operários de fábricas que enfrentavam riscos de acidentarem-se nas máquinas, Dejours (1997) aponta que o hábito se configura como uma defesa contra o medo, sendo este substituído por uma

tensão menor. Os relatos de acidentes nas fábricas passam a fazer parte dos costumes e das conversas da população que sobrevive do trabalho nesses locais.

Desenvolver “dicas” ou “macetes” para lidar com os riscos e com a rotina de trabalho ajuda a construir uma imagem de suposta segurança, por ser o trabalho realizado conhecido, por haver domínio sobre as tarefas a desempenhar. O costume também está presente no discurso dos *motoboys*, como aponta Paulo ao referir-se à pressa na sua rotina: “Como a pessoa no meu caso ou no caso dos que já está acostumado, aí num é muito”. A justificativa para a resposta é que, conhecendo as ruas, fica mais fácil de encontrar a melhor rota e, portanto, o *motoboy* perde menos tempo, não havendo, então, tanta necessidade de burlar as normas de trânsito e, conseqüentemente, submeter-se a maiores riscos.

5.1.1 Normas de trânsito e multas

Os *motoboys*, por causa de sua rotina acelerada, acabam descumprindo as normas de trânsito, que são estabelecidas para garantir a segurança dos que estão no trânsito. O índice de acidentes por veículo indica que os mais comuns envolvem motocicletas, transporte utilizado como meio de trabalho pelos *motoboys*. Até setembro de 2008, os acidentes fatais envolvendo motociclistas atingiram o percentual de 28,6%. Já os acidentes não-fatais chegaram a 40%. Houve, no ano de 2008, tentativas de alertar os motociclistas para o cumprimento das normas de trânsito a fim de evitar que esse elevado índice de acidentes se mantivesse.

A Primeira Semana do Trânsito em duas Rodas, realizada pela Prefeitura de Fortaleza, em 2007, foi uma dessas tentativas, na qual foram apresentadas as leis que regulam o trânsito de motocicletas, normas de segurança e aspectos sobre a saúde do motociclista. O objetivo foi oferecer esclarecimentos visando diminuir o número de acidentes envolvendo motocicletas.

As resoluções 219 e 230 do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) estabelecem as especificações dos equipamentos de segurança e dos acessórios a serem utilizados para transporte de cargas. Segundo as citadas resoluções, é obrigatório o uso do capacete por motociclista e passageiro, devendo haver uma faixa retrorrefletiva externa que garanta a sinalização para os demais condutores. Além disso, o capacete deve possuir viseira

protetora certificada pelo INMETRO e, na falta desta, deve-se utilizar óculos específico para proteção.

Segundo o artigo 244 do Código de Trânsito Brasileiro, que rege a circulação de pedestres e de todo tipo de veículo, conduzir motocicleta sem utilização de capacete com viseira ou óculos protetor, tanto para o condutor como para o passageiro, consiste em infração gravíssima. Entretanto, apenas a utilização dessas proteções não garante a segurança de motociclistas. A conduta no trânsito também é de extrema importância para evitar acidentes.

A conduta dos *motoboys* no trânsito, entretanto, está ligada às cobranças do trabalho, pois eles relatam que cometem mais infrações no período da noite ou quando estão sobrecarregados de tarefas. A utilização do capacete parece ser unânime e considerada indispensável para a segurança do motociclista, já que eles sabem estar sujeitos a riscos constantes – e o capacete evita maiores danos no caso de ocorrer um acidente.

O uso do capacete, portanto, parece ser a conduta de segurança prioritária para os *motoboys*, como fica claro na fala de Carlos: “Capacete é fundamental para qualquer tipo de transporte em duas rodas, né?”. O motivo para a importância dada a esse acessório é a diminuição dos possíveis danos causados ao motociclista no caso de acidente, pois os *motoboys* sabem da gravidade de uma lesão na cabeça, como pontua J: “[...] você pode se ralar todinho, num batendo a cabeça... porque, geralmente, a pessoa morre porque bate a cabeça forte, né” E complementa: “Até porque a parte mais frágil que você tem no corpo é a cabeça, né? Ai eu sempre ando muito bem protegido. Eu num ando sem ele [capacete], né?”

O cuidado com a segurança parece se intensificar após a ocorrência de acidente com alguém próximo, pois, segundo Rubens, depois que um colega de trabalho sofreu um acidente, que se agravou por ele não estar com o capacete de acordo com as normas do DETRAN, seu cuidado em utilizar um capacete de boa marca e validado pelo INMETRO aumentou, já que ele viu o colega ficar com o rosto deformado, seqüela do acidente.

A conduta no trânsito, entretanto, parece não se alterar ainda que os *motoboys* sejam vítimas e presenciem acidentes. Como relata Jorge, ao ver um acidente envolvendo um motociclista, no momento, a reação é diminuir o ritmo, mas logo volta ao ritmo acelerado: “Na hora você relaxa um pouquinho assim, você diminui o que você está fazendo [...], mas depois você já esqueceu e já bota o barco para frente, entendeu?”. Infringir as normas de trânsito torna-se conduta comum, por pressão do ritmo de trabalho. Fica difícil para o *motoboy* parar, como mostra Rubens: “[...] a gente fica tão viciado, tão viciado de estar fazendo as coisas erradas (...) O hábito é tão grande que eu já fazia isso de dia”.

Uma reportagem da Rede Record, exibida no dia 26 de setembro de 2007, destacou que o comportamento dos condutores de motocicletas – categoria que inclui os *motoboys* – no trânsito de algumas cidades brasileiras, como São Paulo e Goiânia, é de desobediência às leis de trânsito. Muitos deles foram vistos transitando nos corredores da pista, ou seja, entre as faixas de automóveis, o que não é permitido. Outra questão destacada na reportagem foi a não utilização de vestimentas e acessórios que garantem a segurança do motociclista, como o capacete e calçados adequados.

O descumprimento das regras de trânsito sempre é justificado pelo imperativo da redução do tempo das entregas realizadas pelos motofretes. Andar na contramão, avançar a preferencial, conduzir a motocicletas entre os automóveis são infrações comuns no dia-a-dia dos *motoboys*. Todavia, a intensificação da fiscalização no trânsito passou a dificultar a transgressão das leis por parte dos motofretes. Os fotossensores de velocidade nos semáforos impedem que os *motoboys* cometam infrações durante o dia. À noite, entretanto, torna-se questão de segurança o descumprimento das normas, em decorrência do aumento da violência urbana.

Apesar da fiscalização, contudo, os *motoboys* ainda se vêem obrigados a cometer infrações que, por vezes, custam caro, pois o pagamento das multas que recebem por tentar apressar o serviço é de responsabilidade do trabalhador. Assim como os outros possíveis prejuízos, como desgaste da motocicleta pelo uso e algum dano causado por colisão, são ônus do *motoboy*.

A única situação em que o patrão se responsabiliza pelo pagamento das multas é quando o transporte é de propriedade dele e, ainda assim, há a possibilidade de o trabalhador arcar com as consequências, podendo ser demitido se reincidir nas infrações. Paulo trabalhou em uma farmácia cuja motocicleta pertencia à empresa, então quando recebia multas, quem pagava era o dono da empresa. Ele relata que havia um impasse, pois, tanto era necessário reduzir o tempo das entregas, como não podia cometer infrações e ser penalizado com multas: “[...] na época lá já peguei umas cinco, seis multas por causa desse negócio de apressar, de fazer entrega. Mas só que o patrão, ele pagou as multas. Pagou, mas também disse para mim que, se eu continuasse pegando multa, me botava para fora”.

Outro *motoboy* relatou como as multas desorganizam o orçamento da casa, pois consistem em um gasto que não está previsto. O trabalho é desumano e impele os motofretes a recorrerem a meios de cumprirem as metas da empresa, ficando as penalidades conseqüentes disso sob a responsabilidade do próprio trabalhador, pois, em alguns casos, quando a meta não é cumprida, há punições para os *motoboys*. É o caso dos profissionais entrevistados em grupo

para reconhecimento de campo, os quais trabalhavam para uma loja de uma cadeia de *fast-food*.

Nessa empresa, há um tempo máximo determinado para a entrega do pedido do cliente, sendo cronometrada a partir do registro do pedido. Então, o pedido é passado para a cozinha, para ser preparado, e só então chega ao *motoboy*, que tem o tempo restante para fazer a entrega. Caso a entrega não seja realizada no tempo determinado, o valor do pedido é cobrado do entregador. Quando o atraso é dos funcionários da cozinha, esses podem assumir e pagar, ou podem dividir o valor com o entregador. No entanto, segundo os *motoboys*, na maioria dos casos, eles são os responsáveis por pagar.

Considerando esse tipo de punição, os *motoboys* afirmam que acabam negligenciando as normas de segurança para realizarem a entrega em tempo hábil. Assim, desrespeitam os semáforos, fazem atalho passando entre os carros, desrespeitam a preferência em ruas, deixam de usar alguns acessórios de segurança, expondo-se a maiores riscos. Tudo com o objetivo de cumprir a meta estabelecida pela empresa.

Assim, se o *motoboy* não burla as leis de trânsito para cumprir os prazos da empresa e entregar o pedido no tempo estabelecido, recebe punição financeira por não conseguir cumprir a meta. Nesse caso, não há opção para o *motoboy*. Ele é pressionado a seguir o que lhe é imposto pela organização do trabalho.

Ser levado a cometer infrações pode ser fonte de sofrimento para os *motoboys*, considerando que eles estão cientes de que seus atos podem ser lesivos não somente para si mesmos, com também para os outros. Há, realmente, como salienta Dejours (2006), um abismo entre as prescrições da organização do trabalho e o que é, de fato, posto em prática. Se o trabalhador realizar as tarefas cumprindo meticulosamente todas as instruções e procedimentos, a situação tornar-se-ia insustentável pela lentidão. Contudo, ser pressionado a agir de forma incorreta é uma situação limite e causadora de sofrimento ao empregado, sobretudo quando as ações do trabalhador podem ocasionar riscos à vida.

Pode-se perceber o quanto é desconfortável para os *motoboys* falarem sobre sua imagem na mídia. Todos concordam que há profissionais imprudentes e que, de fato, não estão preocupados com a segurança no trânsito, mas também destacam que há muitos que buscam desempenhar suas tarefas com cuidado e responsabilidade. Por outro lado, todos afirmam que, em algum momento, acabam desrespeitando as leis de trânsito em prol da redução do tempo de execução das tarefas, embora pareça ser constrangedor admitir que cometam infrações.

Desrespeitar o trânsito pode tornar-se motivo de piadas entre os *motoboys*, porém esta é uma estratégia para lidar com o medo que, se fosse afrontado na sua real gravidade, impediria os *motoboys* de continuarem atuando na profissão. Como afirma Rubens, “[...] arriscava a vida brincando”, tornando, portanto, o medo mais tolerável.

Diferentemente do que expõe a mídia, parece que os *motoboys* não burlam as normas de trânsito por mera diversão ou por gostar de arriscarem-se. Eles chegam a reconhecer que, apesar de não poderem controlar todos os riscos, seguir as normas de trânsito ainda é uma forma de proteção, como afirma Jorge: “[...] porque não tem como você se proteger. É você respeitar o trânsito. Se você não respeitar o trânsito, você está arriscado a tudo.”

O desconforto demonstrado por eles para falarem que cometiam infrações, quando indagados sobre o que faziam para conseguir realizar as entregas em tempo hábil, aponta para uma questão mais ampla: a de um conflito entre o ideal do trabalho que gostariam de realizar e as imposições da realidade.

5.2 Jornadas atípicas de trabalho

Os *motoboys* costumam trabalhar em períodos fora dos horários convencionais, especialmente os que trabalham com entrega de alimentos e em farmácias. Contudo, como, em geral, eles trabalham em mais de um local, a jornada de trabalho acaba se estendendo pela noite.

Um dos *motoboys* entrevistados, Rubens, que atua hoje em outra profissão por conta das seqüelas de um acidente, relatou que chegou a trabalhar em três locais diferentes para perfazer uma renda mensal maior, ficando seu tempo liberado quase nulo e, portanto, o contato com a família era reduzido. Como ilustra uma fala dele, referindo-se a um colega de trabalho: “[...] é um familiar meu, porque eu tenho mais contato com ele do que com minha filha, que tá em casa”. O tempo dispensado ao trabalho ocupa tanto espaço na vida do indivíduo que sua convivência maior passa a ser com os colegas de trabalho.

Outro *motoboy*, Jorge, relata que trabalha não só com entrega de mercadorias, mas, além do horário reservado para esse tipo de atividade, também realiza transporte de passageiros para aumentar a renda, ainda que o exercício dessa atividade se configure como ilegal, pois ele não possui a habilitação para transporte de pessoas. Se a empresa necessita que

Excluído: esse

Excluído: trabalho

o *motoboy* realize esse trabalho, ele o faz sem discutir, apesar das possíveis punições legais que pode ter que assumir. Como cita Jorge: “A gente num é taxista nem mototaxista. A gente apenas conduzimos a pessoa da casa dela pro trabalho, porque é a empresa que paga”.

Os turnos de trabalho em horários inconvenientes a que os *motoboys* estão submetidos, aliados à baixa remuneração por trabalhos pesados e à falta de perspectiva de alterar as condições de trabalho, são imposições da precarização laboral que, segundo Aquino (2005), tem mantido os trabalhadores em constante tensão. O trabalhador permanece de sobreaviso, como referiu um *motoboy* que disse também trabalhar quase 24 horas.

É comum, quando perguntados sobre sua rotina, os *motoboys* responderem que seus horários “são bem diferentes”, pois, de fato, as entregas de documentos são realizadas, normalmente, no horário denominado comercial, mas pode aparecer algum trabalho extra que não será recusado. Além disso, há muito emprego no ramo de alimentação, que funciona também à noite, horário em que as pessoas chegam a suas casas e fazem pedidos de refeições em domicílio. Esse período, no qual a maioria das pessoas costuma estar em casa, é o período de maior atividade para os *motoboys*, especialmente nos fins de semana e, mais ainda, no domingo.

O período de trabalho pode estender-se ainda mais, caso surja algum trabalho extra que ofereça a possibilidade de aumentar os ganhos do *motoboy*. Rubens relata que, após seu período de trabalho numa loja de *fast-food*, alguns dos clientes que ligavam para o serviço de *delivery*, e eram informados do encerramento do expediente, pediam para falar diretamente com o *motoboy* e ofereciam-lhe um valor a mais pela entrega. O trabalho extra sempre era aceito, e ele aponta o motivo: “Aí quer dizer, pelo valor você esquecia a sua folga, você ia”.

Quando o *motoboy* está trabalhando apenas em uma empresa, seu objetivo parece ser conseguir outro trabalho, pois a renda não é suficiente. Trabalhar em mais de um local faz-se imperioso em vista das necessidades cotidianas, como afirma Paulo, que está buscando outro trabalho além das entregas que faz para uma farmácia. Seu salário, segundo ele, não dá para manter sua família e faz-se necessário conseguir “outro bico”, ou seja, outro trabalho informal.

O tempo destinado ao trabalho parece, de fato, estar estendendo-se para além das jornadas estabelecidas para os trabalhadores. O *motoboy* não tem dúvidas quando se lhe propõem um trabalho para ser realizado no seu tempo liberado. Tempo que deveria ser utilizado para o descanso e para os compromissos pessoais, inclusive para desfrutar da companhia da família. As imposições da sobrevivência e também do consumo, contudo, levam-no a ocupar com trabalho esse tempo que deveria ser liberado, pois é difícil perder uma

oportunidade de ganhar mais dinheiro, até porque, como é destacado no discurso dos *motoboys*, eles trabalham por produtividade e, portanto, não sabem se terão uma renda suficiente no dia seguinte.

A flexibilidade temporal do trabalho, como explicita um dos entrevistados, Tomás, ao dizer que “A gente mesmo é que faz nosso horário de trabalho”, gera uma falsa idéia de que o trabalhador tem o domínio do seu tempo e escolhe quando trabalhar. Na realidade, a flexibilidade do horário não está de acordo com as necessidades do trabalhador, mas sim com as imposições da empresa, como aponta Luque (2006).

Não há, portanto, uma negociação do tempo de trabalho entre o *motoboy* e a empresa para a qual presta serviço, pois o trabalho, quando surge, não pode ser recusado. Negar-se a fazer um trabalho não é apenas deixar de receber recompensa financeira por ele, mas é, também, estar sujeito a ser identificado como um profissional não disponível. Assim, é substituído por outro que aceite aquela forma de organização de trabalho. O medo de perder o posto de trabalho é um elemento motivador para a aceitação de condições de trabalho precárias (LUQUE, 2006), tanto que os horários atípicos são aceitos pelos *motoboys* como se fossem o ônus por estarem exercendo essa profissão.

Trabalhar além do horário acordado e em turnos atípicos, o que os expõem a maiores riscos de serem vítimas de violência urbana, faz parte da rotina dos *motoboys*. Eles parecem parar apenas quando chegam ao limite das suas capacidades físicas. É o que diz Jorge: “Aí a gente tem que parar porque a gente num agüenta, né? Tem hora que a gente num consegue. Cansa mesmo aí, entendeu?” E, ao chegarem a casa, não conseguem desfrutar o tempo com a família, pois o esgotamento físico exige que o motofrete descanse para voltar à rotina no dia seguinte. O tempo livre, então, é muito reduzido.

5.2.1 Tempo liberado

O tempo liberado para esses profissionais parece valioso, tanto que se faz imperioso não “contaminar” o ambiente doméstico falando sobre o trabalho e as dificuldades dele decorrentes. Tornar-se *motoboy* implica disponibilizar seu tempo independente do horário ou, como denominou um dos *motoboys* entrevistados, “estar sempre de sobreaviso”.

O ritmo de trabalho acelerado dos *motoboys* parece contaminar a vida do indivíduo, de modo que se torna difícil para ele reduzir a carga de trabalho durante o horário

em que costuma trabalhar. Assim, chegar a casa mais cedo pode ser incômodo, como relata Jorge: “Se eu chegar quatro horas em casa, aí eu já fico num pé e n’outro para sair de novo”. O tempo liberado fica restrito, praticamente, aos cuidados pessoais com higiene e alimentação e a recuperar-se, dormindo, para retornar ao trabalho. Isso acontece porque, trabalhando em mais de um local, as folgas dificilmente coincidem.

Quando o *motoboy* não tem “folga”, ou seja, não consegue estabelecer um tempo liberado do trabalho, utiliza os períodos entre um trabalho e outro para descansar e cumprir algumas de suas atividades pessoais.

O tempo liberado pode também assumir um caráter negativo, de improdutividade, se o *motoboy* o tem por falta de escolha. Ter um tempo não destinado ao trabalho, o tempo de “fazer nada” pode configurar-se em motivo de vergonha para o motofrete, podendo significar que aquele é um profissional não tão competente ou mal-sucedido, considerando que a concepção de sucesso, entre os *motoboys*, parece estar relacionada à quantidade de trabalho que realizam. Paulo, quando indagado sobre seu tempo liberado, afirma que tem, por enquanto, um dia livre na semana a cada 15 dias, mas que pretende conseguir outro trabalho numa farmácia ou lanchonete. Provavelmente, ao assumir outro trabalho, Paulo não poderá conciliar as duas folgas, como acontece com os demais *motoboys*, e passará a trabalhar todos os dias da semana.

O tempo destinado ao trabalho, portanto, está contaminando, cada vez mais, o tempo que deveria ser dedicado a outras atividades. As férias e os finais de semana, como aponta Steinko (2004), são substituídos por mais trabalho ou por atividades que permitam uma ascensão na atividade laboral.

As exigências da profissão impedem o *motoboy* de usufruir tempo com a família, acompanhar o desenvolvimento dos filhos, inclusive o estabelecimento de um vínculo. Jorge afirma que “a família é só no domingo”, dia que ele determinou para ser o seu descanso, a sua folga. Ele se recusa a trabalhar no domingo, destacando a importância de ter lazer com a família, já que, durante a semana, afirma estar tão cansado que não consegue nem manter contato com os filhos e a esposa. O vínculo com os filhos também é afetado, pois Jorge mal vê a filha mais nova, que ainda é muito pequena e sempre está dormindo quando ele chega a casa. A esposa critica-o, dizendo que ele não gosta da filha, mas Jorge contesta, justificando, durante a entrevista, que não tem disposição para brincar com a filha ao chegar a casa, já que é bebê ainda e necessita de muita atenção.

O contato com a esposa fica prejudicado também pelo cansaço, considerando que a jornada estendida o leva ao esgotamento físico. Jorge comenta que, antes mesmo de se

deitar, já está dormindo e que liga a televisão apenas por costume, já que não consegue assistir a nenhum programa, nem conversar com a companheira ou manter contato íntimo: “às vezes, a mulher procura a gente, a gente vira para o outro lado e num quer nem saber, né?”

Só resta à família compreender a indisposição do *motoboy* para o desempenho de outros papéis na sua vida que não seja o de profissional. Rubens, assim como Jorge, conta com a compreensão dos familiares, pois dizem que essa é a única maneira de manter o sustento da casa, e, embora contrariada por sentir a ausência deles, a família entende e aceita, apesar de discussões sobre a falta de tempo serem constantes.

6 OS VÍNCULOS DE TRABALHO: ENTRE O FORMAL E O INFORMAL

6.1 Vínculo de trabalho

Os *motoboys*, em geral, trabalham sem vínculo formal de trabalho, não possuindo registro na carteira de trabalho. O vínculo que possuem é informal e costumam receber o pagamento pelo seu trabalho diariamente.

Um dos motivos apontados para o ingresso na profissão, a facilidade, parece ter relação com a informalidade dos vínculos de trabalho, pois se torna fácil admitir e demitir funcionários, sem que a empresa arque com os encargos sociais e trabalhistas. Os *motoboys* consideram o trabalho sem vínculo formal mais vantajoso do ponto de vista financeiro, pois atualmente as empresas terceirizam o serviço dos *motoboys*. Como afirma um *motoboy*, Rubens — que trabalhou nessa ocupação ainda no início em Fortaleza, antes de haver a terceirização desse tipo de serviço — a renda dos *motoboys* era melhor: “Na minha época que eu trabalhei, eu digo, que eu ganhava dinheiro, porque eu não tinha contrato através de terceirização como existe hoje”.

As empresas que terceirizam o serviço de entregas repartem o valor pago pelo serviço com o *motoboy*, podendo, segundo eles, chegar à metade do total. A injustiça dessa situação é manifestada na fala de um dos entrevistados, Rubens: “Por que eu ia dar 50% do que eu ganhava? Se o cara que estava em cima de uma moto, arriscando a vida, pegando sol, chuva e tudo era eu? [...] Não, todo o meu contrato era direto com o patrão”.

A terceirização, característica do processo de precarização laboral, dificulta a vida do trabalhador, pois, além da instabilidade, com a facilidade de admissão e demissão, diminui seus ganhos com o esforço do seu trabalho.

Outro *motoboy*, Carlos, alerta para as irregularidades quando o trabalho é formalizado, pois, ainda que seja regularizado o vínculo de trabalho, na realidade, continuam trabalhando por produção:

Por produção, o motoqueiro vai ganhar mais, porque, provavelmente, o salário de carteira assinada, a empresa ganha em cima do que você faz. Mas a maioria das empresas assina a carteira, agora o que acontece é que a gente não ganha o que é pra ganhar na carteira, né? É por comissão mesmo que eles fazem.

Ter um vínculo de trabalho formal não representa o mesmo para o *motoboy* que para a maioria dos profissionais, visto que o registro na carteira de trabalho acaba, por vezes, equiparando-se a uma desvantagem: ter vínculo formal é perfazer uma renda menor, é diminuir os ganhos financeiros com o trabalho realizado.

Trabalhar por conta própria, para os *motoboys*, é o ideal, pois vêm a possibilidade de não serem tão explorados pelo empregador. Todavia, nem sempre trabalhar por conta própria é não estar vinculado a uma empresa. Jorge afirma, no começo da entrevista, não ter vínculo com empresa alguma e trabalhar por conta própria. No entanto, no desenrolar do colóquio, ele explica que trabalha para uma empresa que terceiriza o trabalho dos *motoboys*. Trata-se de uma central que recebe os pedidos de entrega e repassa para os *motoboys* a ela vinculados.

O único símbolo do contrato que Jorge tem com a empresa para a qual presta serviço é o rádio, por meio do qual recebe informações sobre o trabalho. Apesar disso, no discurso de Jorge, ele faz referência ao contrato com essa empresa, como se, de fato, fosse concreto e denomina-a de “minha empresa”, demonstrando identificar-se como funcionário, embora, na realidade, não haja vínculo formal nenhum.

O vínculo informal também permitiu que o empregador passasse a não mais precisar ser proprietário das motocicletas. Quando contrata um *motoboy*, a empresa já exige que ele tenha o meio de transporte e que, além disso, se responsabilize por todos os custos advindos do desgaste da motocicleta. Algumas empresas disponibilizam ajuda de custo pelo desgaste com a motocicleta e o consumo de combustível, entretanto não é o mais comum.

A falta de formalização do vínculo do *motoboy* é fruto da flexibilização dos vínculos laborais. Luque (2006) alerta para o fato de estar formando-se um número cada vez maior de falsos autônomos ou autônomos aparentes, como parece ser o caso dos motofretes. Esse tipo de trabalhador não é, verdadeiramente, autônomo. Essa categoria é formada por pessoas que trabalham regularmente para a empresa, mas que assumem seus custos laborais, como, no caso dos *motoboys*, o desgaste do transporte e os custos com combustível e alimentação.

Há uma eliminação dos direitos laborais, pois os falsos autônomos não têm férias remuneradas e não podem afastar-se por adoecimento sem prejuízo, assim como não têm acesso às proteções legais. O trabalho, nesses casos, de acordo com Luque (2006), não garante renda financeira suficiente, fazendo com que o trabalhador busque complementá-la realizando trabalho extra, o que acaba por prolongar a jornada de trabalho. Estender a jornada

laboral, portanto, faz-se necessário para perfazer o salário suficiente para sustento da família, como no caso dos *motoboys*.

O trabalho por produtividade, como os motofretes o denominam, não lhes garante ter a certeza de que poderão manter a mesma renda constantemente. Isso lhes causa insegurança, pois, como eles mesmos afirmam, não há meio de prever o que haverá no dia seguinte, seja no que se refere ao trabalho propriamente dito, seja no que diz respeito a acidentes. E, caso sofra um acidente, o *motoboy* não tem amparo legal, ficando impossibilitado de trabalhar para se sustentar. Essa é para eles a maior vantagem de se ter registro profissional: o amparo legal no caso de um eventual acidente ou adoecimento.

A desvantagem no aspecto financeiro ainda parece ser primordial para que os *motoboys* não busquem formalizar o vínculo. Os encargos sociais, que devem ser pagos pelo empregador e que são descontados do salário do trabalhador, desmotivam os *motoboys* a almejar o vínculo formal, como aponta Rubens: “Tem muita gente que se sujeita a isso. Não, eu vou porque lá eu tenho carteira assinada e tal. Mas não vai ganhar. Vai ganhar aqueles 495, desconta o INSS, vai ganhar nada. Então tu vai ser sempre submisso ao teu patrão, né?”

Não possuindo a formalização do vínculo laboral, o próprio trabalhador tem que buscar alternativas para não ficar tão desamparado, caso fique incapacitado de trabalhar temporária ou permanentemente. Segundo Carlos, a precaução adotada por ele, já que não trabalha com registro profissional, é “tentar guardar algum dinheiro para caso acontecer alguma coisa grave, entendeu? Deixar a família um pouco despreocupada”.

O seguro da motocicleta, quando o *motoboy* pode pagá-lo, representa certa segurança, pois pode receber reembolso por dano total ou parcial do veículo, sendo menos um gasto imprevisto para o profissional.

Há, também, a possibilidade de adquirir outras motocicletas e alugá-las para os que estão começando na profissão de *motoboy* e ainda não podem comprar o transporte próprio. Essa é uma forma de manter renda extra que independe da capacidade de trabalhar do motofrete. Representa uma espécie de segurança para um momento em que ele não possa manter-se em atividade.

O vínculo informal, além de piorar as condições de trabalho e fazer com que os trabalhadores acabem aceitando situações mais precárias, também dificulta o estabelecimento do nexos causal, no caso do acidente de trabalho, pois, se já há dificuldade em estabelecê-lo quando há formalização do vínculo trabalhista, quando este não existe, o trabalhador passa a ter mais dificuldade em provar que estava em atividade laboral no momento do evento.

Foi o que aconteceu com Rubens, que sofreu um acidente quando entregava alimentos durante o turno diurno. Ele não tinha vínculo formal com a empresa para a qual prestava serviço e não pôde demonstrar tratar-se de um acidente de trabalho que o deixou incapacitado, permanentemente, de conduzir uma motocicleta.

Uma das conseqüências do crescimento da informalidade do trabalho, com o fim da sociedade salarial, foi o retrocesso dos direitos do trabalhador (CASTEL, 1998). A jornada laboral de, no máximo, 40 horas, assim como as garantias de amparo quando o trabalhador fosse vítima de uma enfermidade ou de um acidente, estão ficando cada vez mais distantes da maioria dos trabalhadores.

Os *motoboys* afirmam permanecer na profissão, apesar dessas dificuldades, por falta de opção. A origem humilde e a pouca qualificação são apontados como motivos para estarem desempenhando a função de motofrete. Ser *motoboy* permite a esses profissionais adquirir bens, como casa própria e veículo, que, de outra forma, provavelmente, não seriam obtidos, pois motofrete é uma ocupação considerada bem remunerada, apesar da falta de garantias. Todavia, a contradição aparece quando um dos *motoboys*, indagado sobre a satisfação no trabalho, responde ser feliz na sua profissão, embora esteja tentando dar ao filho o que ele nunca pode ter: nível superior. Carlos justifica que, mesmo seu trabalho sendo honesto, não deseja que o filho desempenhe a mesma função por ser muito perigoso, não apenas pelos riscos de morte, mas também por não haver garantias quanto ao futuro, como, por exemplo, aposentadoria.

Por representar tanta instabilidade, os *motoboys* vêem esse trabalho como provisório. Sabem que os riscos a que estão submetidos podem causar-lhes alguma seqüela que os impeça de continuar desempenhando essa ocupação. Também é problemático manter o ritmo de trabalho com a idade avançando – o que poderá redundar em diminuição da renda. O objetivo dos profissionais é acumular uma quantia de dinheiro que lhes permita montar um negócio próprio, que é, em geral, um comércio.

Continuar trabalhando por conta própria é o sonho desses profissionais que, segundo eles, não conseguem mais ficar “presos” a um local de trabalho. Não se “submeter ao patrão” é não estar de acordo com determinadas exigências do empregador sobre seus empregados. No caso do motofrete, um vínculo formal não significa, necessariamente, que as atividades serão realizadas obedecendo às regras do trabalho assalariado, uma vez que, como dito por um dos entrevistados, mesmo registrando na carteira profissional, o trabalho continua, na realidade, sendo por produtividade. No imaginário dos *motoboys*, ter o próprio negócio é tornar-se patrão e poder, de fato, administrar o próprio tempo. Assim, não precisam

aceitar uma remuneração que não pague pelos riscos a que estão submetidos, nem a falta de respaldo legal no caso de necessidade de afastamento.

6.2 Falta de proteção legal

A falta de vínculo formal acarreta um problema para os *motoboys* quanto às garantias legais relacionadas ao registro profissional. Não possuindo vínculo formalizado, os motofretes têm que investir em sua aposentadoria, contribuindo, individualmente, para o Regime Geral de Previdência Social (RGPS), como trabalhador avulso, ou seja, aquele que desempenha atividade remunerada, não possuindo formalização do vínculo de trabalho (TSUTIYA, 2008). Cabe ao trabalhador a responsabilidade de contribuir para garantir um amparo quando do período de aposentadoria ou em caso de evento incapacitante.

No caso da ocorrência de acidentes, como citado anteriormente, fica difícil relacionar o acontecido com a rotina de trabalho, visto que não há vínculo, e a empresa não o tem registrado como um funcionário. Fica difícil para os *motoboys* serem respaldados pela lei.

No caso dos *motoboys* em Fortaleza, não há sequer um sindicato específico. Esses profissionais parecem não acreditar na efetividade das ações de uma instituição como essa, assim como não desejam disponibilizar parte do seu tempo – que já é corrido – para tarefas de ordem burocrática, as quais afetariam diretamente seus ganhos financeiros.

Em contato preliminar com *motoboys*, ainda no início da pesquisa, eles informaram não saber sobre associações que representem a categoria. Alguns citaram existir um sindicato, porém não sabiam especificá-lo ao certo; só informaram que acreditavam existir. Além disso, não sabiam informar sobre a história da profissão, comunicando apenas que, em São Paulo, a categoria era muito forte e coesa, ganhando, assim, o respeito dos motoristas de outros tipos de veículos, como automóveis e ônibus. Pensam, devido a esse fato, que a profissão deve ter surgido nessa cidade.

Em São Paulo, de fato, o sindicato (SINDIMOTO) parece ter uma atuação importante, havendo registro das últimas conquistas da categoria de motofrete e benefícios para os associados, como permanência em pousadas e hotéis por um preço menor. Há também disponibilização de serviço jurídico para os *motoboys* sindicalizados, denotando a relevância dessa instituição para a luta por melhorias para a categoria. Entretanto, essa parece ser a

representação mais significativa relacionada aos *motoboys*, não havendo, em Fortaleza, algo semelhante.

O enfraquecimento do movimento sindical vem-se intensificando devido à precarização laboral, que, por sua vez, reduz a coesão entre os trabalhadores, como sublinha Antunes (1989). Para os *motoboys*, é difícil unirem-se para lutar por seus direitos, pois a categoria parece dividida entre os que aceitam trabalhar com registro profissional e os que se recusam a dividir igualmente seus ganhos com o patrão e, por isso, trabalham por produtividade. Os motofretes que se autodenominam autônomos e afirmam preferir trabalhar sem registro profissional recriminam os que trabalham com vínculo formal, por acreditar que estão submetendo-se à vontade do patrão. Percebe-se, então, que há uma cisão entre a categoria dos *motoboys*.

Trabalhar como na linha de montagem fordista, em grupos no mesmo local, de acordo com Antunes (1989), também era uma forma de criar o sentimento de coesão entre os trabalhadores. Vivenciar a mesma rotina e conviver com o desgaste e sofrimento do outro fazia o trabalhador aproximar-se do colega de trabalho, sentindo-se todos como pertencentes a um grupo de semelhantes. Esse sentimento de grupo favorecia a coesão dos trabalhadores, os quais se uniam para buscar garantias legais, tendo o movimento sindical conseguido importantes conquistas.

Há motofretes que acreditam poder filiar-se ao sindicato apenas se tiverem vínculo formal com alguma empresa. Pensam que estar associado ao sindicato é uma exigência para trabalhar na empresa, porém reconhecem que, sem filiação ao sindicato, não há amparo legal para eles. Como afirma Carlos: “Tem os sindicato das moto, mas é só para aqueles que são carteira assinada, né? A gente, como trabalha por conta própria, aí a gente num tem amparo nenhum não”. Entretanto, quando questionado sobre a veracidade dessa informação, o *motoboy* não soube dizer se era uma determinação do sindicato não permitir que apenas os motofretes com registro profissional se filiassem.

O sindicato também parece estar associado à idéia de baderna e confusão. Vincular-se a esse tipo de instituição é participar desse tipo de prática, é aderir a possíveis greves e reivindicações públicas. Paulo afirma não estar filiado a nenhum sindicato, não tendo chegado nem a se informar se havia um para sua categoria, por “ser diferente dos outros”, ou seja, ser considerado uma pessoa tranqüila, que não gosta de confusão. Paulo não tinha nenhuma informação sobre organização sindical, afirmando ter ouvido falar pelos colegas, mas não tendo se interessado em momento algum.

Dejours (2007) destaca que, diante do quadro de precarização laboral, há culpabilização dos trabalhadores quando estes resolvem lutar por seus direitos, na medida em que os que se encontram trabalhando, ainda que em ocupações precárias, são mais favorecidos que os que estão desempregados e, portanto, é injusto reclamar, decorrendo daí talvez a associação de sindicalizar-se a fazer confusão. O sofrimento ocasionado pelo trabalho é ignorado, pois se há pessoas em piores condições, seria insensível dar ênfase aos que sofrem pela situação desgastante do trabalho. Participar de greves e reivindicações, então, geraria vergonha nos trabalhadores, assim como estar associados a uma instituição que represente as lutas da categoria.

A fragilidade do movimento sindical, segundo Dejours (2007), deve-se, entre outros fatores, à desconsideração do sofrimento psíquico no trabalho, à falta de preocupação com a saúde mental e à crise do sentido do trabalho, pois as ações dos sindicatos buscaram identificar sofrimentos físicos e acidentes de trabalho, e não condições geradoras de tais problemas. Assim, não foi considerado o que há antes desses eventos, já que, para haver um acidente de trabalho, deve haver condições de trabalho que exponham o indivíduo a perigo, o as quais afetarão o modo de vivenciar a atividade laboral do trabalhador.

Para o autor, portanto, a fragilidade sindical é consequência do desconhecimento e da pouca relevância conferida ao sofrimento subjetivo no trabalho, o qual já existia antes da crise do emprego e agrava-se após a instauração dela.

Pode-se pensar que os trabalhadores, tendo seu sofrimento psíquico advindo da organização e das condições de trabalho inadequadas, sentiram-se desamparados pela instituição que deveria apoiá-los – o sindicato – e passaram a percebê-lo como pouco importante ou até desnecessário. É o que se pode perceber pela afirmação de Rubens: “Não tem sindicato nenhum que ajude muito o motoqueiro em nada”, acrescentando que nunca se associou a sindicato, nem seus colegas de profissão.

Organizar-se para formar um sindicato atuante, que possa lutar pela melhoria da sua situação laboral, também não parece uma alternativa viável, visto que a questão do tempo ainda é o aspecto mais delicado da profissão. Rubens, ao ser indagado sobre a possibilidade de formação de um sindicato para a categoria, aponta a impossibilidade disso: “A gente era tão ligado ao emprego, a carga horária já era tão grande que não dava tempo nem de pensar nisso [na criação de um sindicato]”.

Há grande dificuldade para reagir coletivamente, de acordo com Dejours (2007), quando se trata dos trabalhadores que sofrem pela intensificação do trabalho, decorrente do aumento da carga de trabalho e da fadiga, como é o caso dos *motoboys*. A maior dificuldade

pode ser a de organizar-se, disponibilizando parte do tempo para tal. Além disso, é necessário vencer o cansaço para acrescentar mais uma atividade ao seu cotidiano, considerando-se que é impraticável para o *motoboy* reduzir a quantidade de trabalho e, por conseqüência, seus rendimentos.

Não havendo organização sindical significativa para a categoria de *motoboy*, pode-se pensar nas dificuldades para se conseguir melhorar as condições e exigir maiores garantias para o trabalho desses profissionais. A informalidade do vínculo da maioria dos motofretes apresenta-se, no discurso deles, como uma opção mais vantajosa, quando, na realidade, não há escolha, pois a busca por uma melhor remuneração diz respeito à sobrevivência, e não ao luxo. Os *motoboys*, como enfatizam em vários momentos de suas falas, têm famílias, e é necessário mantê-las, sendo o trabalho o único meio de fazê-lo.

Devido a isso, os *motoboys* demonstram ter medo de ficar sem poder trabalhar. Maior que o medo de acidente ou da violência urbana, riscos a que estão submetidos em seu dia-a-dia, é o medo de perder a capacidade produtiva e, assim, o meio de sustentar-se e à família. A falta de registro profissional implica a falta de respaldo legal, quando do afastamento por motivo justo, pois não haverá pagamento de licenças ou benefícios, excetuando-se o caso do trabalhador que pague a previdência como autônomo. O *motoboy*, portanto, acaba arcando com todos os custos do vínculo laboral para atuar na profissão, inclusive os encargos que deveriam ser pagos pela empresa, para a qual trabalha.

O registro profissional para os motofretes representa, fundamentalmente, o amparo legal para a ocorrência de um possível acidente ou adoecimento. Ter a “carteira assinada” é poder não se preocupar em deixar a família sem sustento. Como afirma Carlos: “Carteira é um meio de segurança em termos de acidente, de INSS, essas coisas assim, entendeu, que a empresa paga”.

Em momento algum, o registro profissional é apontado como meio de regular a jornada laboral ou as horas extras. O *motoboy* parece entender que seu trabalho não permite negociação das horas de trabalho. A exploração da carga horária parece estar implícita quando se ingressa na profissão.

Diante da falta de proteção legal e da informalidade dos vínculos, os *motoboys* desenvolvem outras formas minimizarem a insegurança das condições de trabalho, sendo a cooperação da categoria uma delas.

6.3 Solidariedade entre *motoboys*

Os *motoboys*, por dedicarem grande parte de seu tempo à atividade laboral, tendem a desenvolver um vínculo de proximidade, referindo-se aos colegas de profissão como familiares.

A solidariedade parece ficar mais explícita quando da ocorrência de um acidente com um motofrete, pois os que estão passando pela via e vêem o acidente costumam parar para apoiar o colega. Carlos diz saber que, acontecendo um acidente, os outros *motoboys* vão tentar ajudar: “Sempre num acidente, um acidentado, o outro tenta ajudar, entendeu? Se um motoqueiro entra numa confusão, os outros entra do mesmo jeito também”.

Não precisa tratar-se de alguém conhecido para que os *motoboys* se mobilizem para ajudar, basta reconhecê-lo como membro da categoria, que ele será prontamente apoiado. Eles costumam formar uma pequena multidão no local do incidente para pressionar os demais envolvidos, a fim de que o *motoboy* “tenha razão” na situação. Foi o que aconteceu com Rubens, que, tendo avançado uma rua preferencial, colidiu com um automóvel e permaneceu no chão, esperando que outros motofretes chegassem para lhe apoiar. Rapidamente, outros *motoboys* se reuniram no local, e o motorista do automóvel ficou, segundo Rubens, nervoso e retirou-se do local, poupando-lhe de pagar o prejuízo ocasionado pelo desrespeito à lei de trânsito.

Basta estar na profissão e demonstrar solidariedade com os colegas para receber o apoio deles, como deixa claro Rubens: “todo motoqueiro em si, num ramo desses, que ele tem uma união, se ele for um cara legal”. Complementa afirmando que, em todos os acidentes por ele sofridos, *motoboys* da empresa onde ele trabalhasse e de outras iam até o local ajudá-lo.

A ajuda mútua não fica restrita apenas aos casos de acidente. Quando algum *motoboy* encontra-se em uma situação de grande dificuldade, os colegas, ao saberem, procuram ajudá-lo. Carlos relata que um colega da mesma empresa permaneceu preso por dois meses por não ter pago a pensão alimentícia ao filho. Quando os colegas de trabalho souberam da situação, reuniram-se para pagar a pensão, a fim de que o *motoboy* fosse libertado.

Essa união entre os *motoboys* parece conferir-lhes a impressão de segurança, pois, diante do desamparo legal, só lhes resta contar com a solidariedade dos colegas de profissão. Sabem que correm muitos riscos, e a união da categoria gera a sensação de não estarem sozinhos numa situação difícil. Carlos afirma: “Todo mundo sabemos que nós somos... nós

vivemos daquela vida ali e que pode acontecer com a gente, então nós estamos sempre unidos daquela maneira, né?”.

Essa solidariedade nem sempre é encontrada da forma como foi relatada pela maioria dos *motoboys* entrevistados nesta pesquisa. A pressa do dia-a-dia do *motoboy* também contribui para que eles não possam se disponibilizar a ajudar alguém acidentado. É o que relata Carlos, ao referir-se à necessidade de não perder tempo: “Aí você passa ali pelo motoqueiro caído no chão, aí você vê. Poxa vida! O cara está no chão! Mas você num pode pensar. Tem que pensar é no dia-a-dia, né? Num pode deixar não”. O impacto que o sofrimento do colega acidentado tem sobre o *motoboy* surge de outra forma, já que se faz imperioso continuar desenvolvendo suas tarefas. O que o motofrete pode fazer é diminuir um pouco o ritmo, mas logo “esquecerá” e voltará à rotina corrida. Essa forma de reação diante do acidente foi constatada por Grisci, Scalco e Janovik (2007) em pesquisa com *motoboys* do Rio Grande do Sul. Essas autoras destacaram que a solidariedade desaparece diante da pressa cotidiana. Há solidariedade aos que se vinculam a cooperativas, nas quais há uma reserva de dinheiro, pago periodicamente por todos os cooperados, para uso dos acidentados que ficam impossibilitados de trabalhar.

Segundo as autoras, a justificativa para essa falta de união entre os *motoboys* é a ausência de uma história duradoura e de interação freqüente entre eles, por tratar-se de uma profissão recente. O apoio que os profissionais conseguiriam estaria enraizado na imagem de herói que constroem por enfrentar os perigos constantes na profissão, ficando o suporte mútuo em segundo plano.

A falta de apoio manifestada pelos *motoboys* quando do acidente de um colega pode, entretanto, ser vista por outro ângulo. Pode tratar-se antes de uma forma de defesa do que, de fato, de falta de solidariedade propriamente dita. Ver o sofrimento do outro ou um acidente é deparar-se com a possibilidade de estar no lugar desse indivíduo. Por isso, a necessidade de focar as tarefas cotidianas em detrimento da ajuda mútua.

Como ressalta Dejours (2007), a pessoa que sofre pela sua relação com o trabalho é levada a não expressar seu sofrimento e a tentar camuflá-lo diante das exigências do cotidiano. Isso leva o trabalhador a não tolerar o sofrimento do outro, que representaria também o seu, considerando-se que a expressão desse sentimento estaria limitada. “Assim, a intolerância afetiva para com a própria emoção reacional acaba levando o sujeito a abstrair-se do sofrimento alheio por uma atitude de indiferença – logo, de intolerância para com o que provoca seu sofrimento” (DEJOURS, 2007, p. 46).

Em resumo, a solidariedade não depende apenas da vontade do *motoboy* de ajudar os demais, ela está submetida também à organização do trabalho e aos imperativos da sobrevivência, pois atender às exigências da empresa e à pressão delas decorrente é garantir a renda para manter a família. Essa pressão pode estimular a competição entre os colegas, de modo que a solidariedade seja abalada. O patrão de Rubens, dono de uma loja de *fast-food*, oferecia uma quantia extra para o *motoboy* que fizesse mais entregas no dia de maior movimento. Isso gerava diferença nos rendimentos entre os *motoboys*. Aquele que se destacava durante o dia pelo maior número de entregas passava a ser visto pelos demais como ganancioso, como quem deseja ser mais bem remunerado que os colegas. Dessa forma, a organização do trabalho também desfavorece a solidariedade entre os profissionais.

7 VIOLÊNCIA NO TRABALHO DO *MOTOBOY*

Identificamos dois tipos de violência a que os *motoboys* encontram-se expostos, pois o seu ambiente de trabalho, o trânsito, além de deixá-los vulneráveis a acidentes, como colisões e atropelamentos, também os deixa à mercê da violência urbana, sendo os assaltos e roubos de motocicletas cada vez mais comuns. Estes dois tipos de violência a que esses trabalhadores estão sujeitos serão abordados a seguir.

7.1 Acidentes de trabalho

Os riscos a que estão submetidos os *motoboys*, por vezes configuram uma realidade difícil de conviver: a ocorrência freqüente de acidentes. A motocicleta é um veículo que deixa o condutor sem proteção física envolvendo o corpo, ficando apenas a cabeça protegida por um capacete – que é de uso obrigatório. Portanto, em caso de acidentes, o corpo do *motoboy* fica suscetível a impactos e danos.

Apesar das tentativas dos órgãos responsáveis pela segurança no trânsito de reduzir o número de acidentes, especialmente aqueles envolvendo motocicletas, eles ainda são numerosos.

O índice de acidentes envolvendo motociclistas ainda é o mais alto, se comparado com outros veículos. Segundo dados do DETRAN/CE, até dezembro de 2006, de 1.428 vítimas fatais de acidentes, 403 eram de motociclistas, ou seja, cerca de 28%. Dos acidentes não-fatais, 4.350 envolviam motociclistas, de um total de 11.226, totalizando aproximadamente 39%. A maioria dos acidentes caracterizava-se por colisões. Em relação ao período do dia, a maior taxa é de acidentes diurnos, período em que o trânsito é mais intenso.

Em 2007, apesar da redução do número total de acidentes, o maior índice de acidentes continuou sendo por colisões – e os acidentes envolvendo motociclistas ainda têm os índices mais elevados. Em 2008, até o mês de setembro, o quadro ainda se manteve, pois o índice de acidentes fatais mais elevado ainda é o de motociclistas, totalizando 28,6%; e o de acidentes não-fatais também, somando 3.029, cerca de 40%. Os acidentes, fatais ou não-

fatais, ainda vitimam mais os condutores de motocicletas se comparados aos demais veículos. As colisões continuam sendo o tipo de acidente mais comum.

De acordo com as estatísticas, pode-se perceber que o número de acidentes envolvendo motociclistas se mantém, sendo ainda a segurança no trânsito um problema que põe em risco a vida de motociclistas em geral e de trabalhadores que utilizam a motocicleta como meio de trabalho.

Pelos índices, fica claro que os riscos a que os *motoboys* estão submetidos são elevados, pois, utilizando a motocicleta como meio de trabalho, permanecem grande parte do seu dia conduzindo-a no trânsito, submetendo-se a perigos constantes.

Os *motoboys* sabem do perigo do dia-a-dia e referem-se ao seu cotidiano sempre explicitando a dificuldade em manter-se desempenhando uma atividade tão arriscada. Há *motoboys* que se denominem de “cachorros doidos”, fazendo alusão à rapidez e também ao perigo da profissão. O risco, fazendo parte da rotina, pode tornar-se tão comum que o *motoboy* nem mais percebe o perigo a que se expõe, pois não conhece outra forma de trabalhar. Os riscos e os próprios acidentes são banalizados. Como aponta Rubens, que não mais desempenha a atividade de motofrete, enquanto permanecia nesse trabalho, não percebia com clareza o quanto se arriscava e como a morte o cercava diariamente. Hoje reconhece o valor de ter sobrevivido apesar dos vários acidentes que sofreu.

Às vezes, você procura três empregos em cima de uma moto, se arriscando a morrer e tudo pra ter uma melhora de vida, né? Porque, às vezes, quando, por exemplo, eu, graças a Deus, eu posso estar dizendo que tô vivo, né?, porque muitos perderam a vida. Desses anos todos que eu trabalhei de motoqueiro, eu conheço gente sem pé, sem braço, perturbado da cabeça, porque bateu a cabeça.

Essa habituação aos riscos reflete na forma como o *motoboy* passa a perceber os acidentes que sofre, pois a constância os faz desvalorizar os danos, decorrentes do incidente, se estes não forem bastante graves. O imperativo de continuar trabalhando para perfazer sua renda também os impulsiona a minimizar as conseqüências dos acidentes, em vista de continuarem na atividade.

As providências tomadas, quando da ocorrência de um acidente, ficam restritas, portanto, à ida ao hospital para ser medicado no momento do episódio e para verificar se não há maior gravidade dos ferimentos. Ao receber a recomendação para permanecer em casa por alguns dias, o *motoboy* prontamente se recusa, justificando que necessita continuar trabalhando, pois seu salário é por produtividade.

Rubens, relatando seu último acidente, que o deixou incapaz de permanecer trabalhando como *motoboy*, afirma que não considerava ser algo grave e esperava sanar os danos rapidamente:

Porque eu já tinha sofrido tantos acidentes. Eu bati de frente com um Gol na Bezerra de Menezes, eu bati na traseira de um caminhão, eu bati na traseira de um ônibus, eu bati na lateral de um carro pequeno, o carro me jogou a 50 metros, então, quando eu senti a pancada lá, eu achei que não era nada, né?

Ao citar os acidentes, pode-se ver que muitos poderiam tratar-se de incidentes graves, sendo todos colisões, e algumas com veículos bem maiores (caminhão, ônibus), o que confere maior risco de lesões ao motociclista. Em outro acidente, o *motoboy* é arremessado a uma distância considerável (50 metros). Uma vez que não teve seqüelas graves e recuperou-se rapidamente, o *motoboy* não considerou a gravidade de seu último acidente. Para ele, foi um acidente não muito importante, apesar de ter ficado incapacitado para a atividade por perder o movimento do pé.

Desconsiderar um acidente, evitando até nomeá-lo, quando este não é grave, é outra forma de naturalizar essas situações, podendo tornar mais fácil lidar com o medo. Jorge, indagado se já havia sofrido algum acidente, nega, relatando que nunca foi vítima de acidente. Entretanto, quando questionado se havia colidido, responde afirmativamente e menciona uma situação em que considera ter sido imprudente, quando colidiu com um automóvel. Denomina o incidente de “susto” e diz que saiu ileso, tendo o dano se restringido ao amassamento do automóvel.

Trabalhar como *motoboy*, portanto, parece implicar envolver-se em algum acidente em algum momento. Permanecer nessa ocupação sem acidentar-se é visto por eles como algo, praticamente, impossível, como aponta Carlos: “É muito difícil você ir procurar um [*motoboy*] que num tenha sofrido acidente”. Essa afirmação ganha mais sentido quanto mais tempo na profissão o *motoboy* tem.

O tempo de carreira que o *motoboy* tem é determinante para o maior ou menor número de acidentes de que ele é vítima. A experiência pode contribuir para que o *motoboy* desenvolva estratégias para se arriscar menos – planejando a rota, por exemplo –, ou para que ele não se submeta tanto às pressões da organização do trabalho. Sobre o envolvimento em acidentes, Paulo afirma: “Já sofri várias vezes, já fui várias vezes para o IJF. Mas isso no começo, quando aprendi a andar, que eu tirei a carteira e comecei a andar no trânsito, né? Aí peguei muita batida assim, né? Agora não. Graças a Deus que não, né?”.

Quando questionado por que no início da carreira houve maior ocorrência de acidentes, Paulo justifica dizendo que é “Porque eles fica, geralmente, às vezes, ele fica... num

sei... com medo do patrão, né?”. Carlos também aponta o tempo na atividade como um motivo para a diminuição de acidentes, afirmando que passou a andar em menor velocidade: “Porque você sabe. O tempo que eu tenho de estrada, né?, eu já amadureci um pouco”.

Os *motoboys* pesquisados por Diniz, Assunção e Lima (2005) também apontaram a experiência como importante para que se arrisquem menos, uma vez que aprendem a buscar aliar agilidade e segurança, elaborando estratégias que permitam que não precisem submeter-se a maiores riscos, pois “à medida que o conhecimento tácito vai se consolidando, o motociclista profissional aprende a avaliar a situação para não ser dominado pelas urgências [...]” (p. 909).

Um *motoboy* entrevistado que tem pouco mais de um ano na atividade relata nunca ter sofrido acidente algum, mas justifica, em seguida, que é porque está há pouco tempo na atividade, ou seja, com o passar do tempo, o motofrete sabe ser inevitável envolver-se em algum acidente. A preocupação é que não seja acidente grave.

A inexperiência, além de aumentar os riscos pela falta de desenvolvimento de estratégias de proteção, pode causar maior tensão ao trabalhador, pois, desconhecendo o que o espera no cotidiano de trabalho, ele teme pelo que possa lhe acontecer. “São mais duramente atingidos os que são novos no trabalho, totalmente desarmados em face de um mistério e a um risco mais indefinido” (DEJOURS, 1992, p. 107). Isso pode configurar-se mais grave quando se trata de profissionais que sabem que trabalham sob muitos riscos, como os *motoboys*. Saber que sua rotina implicará estar exposto a grandes perigos, somado ao fato de não ter experiência, aumenta ainda mais a tensão sobre o trabalhador, que é obrigado a desenvolver meios de lidar com os perigos e com o medo.

Mesmo os *motoboys* experientes reconhecem ter que lidar com a imprevisibilidade, afirmando que, no trânsito, estão sujeitos a qualquer coisa. A motocicleta não fornece proteção ao corpo do condutor. É um transporte de pequeno porte – o que permite transitar entre os demais veículos – e, além disso, tem menor estabilidade, o que dificulta freiá-las rapidamente. Isso a torna mais perigosa. Jorge afirma: “Porque a moto é muito rápido. Na moto, quando você pensa que não, você está em cima de um muro, em cima de um poste, de um carro, qualquer coisa. Você está... tem que estar muito atento”.

A imprevisibilidade também se dá por estarem os *motoboys* lidando, no trânsito, com outros condutores e outros tipos de veículos. A motocicleta, por poder transitar entre os demais veículos, está sujeita a ser atingida por causa de condutas não esperadas, vindas de outros usuários do trânsito, como aponta Carlos: “[...] e a gente passa muito entre um carro e outro, né? Agora, normalmente, corre o risco de acidente, porque qualquer momento, às

vezes, a pessoa pode abrir uma porta, pode passar uma pessoa entre um carro e outro, entendeu?”.

O trânsito exige que o *motoboy* precise lidar com os riscos que envolvem outras pessoas, como outros condutores – seja de motocicleta também, seja de outro tipo de veículo – e pedestres. Não há como ter controle sobre o comportamento das outras pessoas que estão atuando no trânsito. Dirigir defensivamente, estar atento, como menciona o motofrete acima, é imprescindível para que o *motoboy* possa sentir-se mais seguro. No entanto, sabe-se que isso não basta para evitar os acidentes.

Trabalhar “em cima de uma moto”, como eles dizem, é estar suscetível a não poder controlar a máquina, é saber que se trabalha sem ter total controle sobre sua atividade, pois a motocicleta pode não responder como esperado e, aí, ocasionar um acidente. Como destaca Dejours (1992), citando o caso dos pilotos de caça, “o funcionamento homem-máquina *exige a perfeição*⁶. A menor falha neste mecanismo complexo pode, em uma fração de segundo, significar a morte” (p. 82).

A atenção é uma aptidão muito exigida no cotidiano dos *motoboys*, pois, mesmo não podendo controlar todas as variáveis do seu “ambiente” de trabalho (o trânsito), eles podem tentar evitar um agravamento da situação. É impossível, contudo, que esses trabalhadores mantenham a mesma concentração durante uma jornada de trabalho extensa e com excesso de pressão para realizar as tarefas no menor tempo possível. Os entrevistados relatam que há momentos em que não conseguem manter a atenção focada no trânsito, o que os torna ainda mais vulneráveis a acidentes. Como ressalta Rubens, os acidentes que sofreu foram, em sua maior parte, causados por descuido:

Assim, desses meus acidentes, a maioria mais era preocupação. Preocupação com o tempo, preocupação com isso. Aí você está em cima duma moto, correndo para fazer entrega, preocupado com uma coisa, preocupado com outra, então você... Uma vez eu saí, briguei com a mulher e não sei o que foi, eu fui trabalhar. Eu avancei uma preferencial lá na Costa Barros. O cara de uma Frontier... rapaz, ele jogou por cima de uma calçada para não me matar.

Ele relata, então, que o acidente não ocorreu, mas o motorista do outro veículo queria começar uma discussão, culpando-o por seu erro. Rubens afirma que, por estar trabalhando, na época, havia muito tempo como *motoboy*, sabia como evitar a confusão, tendo desculpado-se prontamente com o outro condutor. Iniciar uma discussão, além da perda de tempo, acarretaria outro tipo de perigo para o *motoboy*, tendo em vista a violência que poderia advir disso.

⁶ Grifo do autor.

Os riscos de acidentes também advêm de condutas de outros motoristas, não podendo o *motoboy* se defender e esquivar sempre. O *motoboy* carrega estigma de irresponsável pela sua conduta no trânsito. Assim, são comuns sentimentos de hostilidade por parte de motoristas de outros tipos de veículos, por considerarem que os motofretes atrapalham o trânsito.

Em contato preliminar com os *motoboys* de uma loja de uma rede de *fast-food*, em Fortaleza, alguns motoboys relataram que um dos incômodos em sua atividade laboral é a falta de respeito dos outros motoristas em relação a eles. Os motoristas de ônibus são apontados como os que mais ameaçam sua segurança, sendo citada uma espécie de disputa entre motoristas de ônibus e *motoboys*, sem que haja motivo específico para tal. Disputa que pode causar acidentes, muitas vezes, graves.

A imagem que os demais condutores têm dos *motoboys* parece contribuir para que haja desrespeito a esses trabalhadores. O motofrete, visto como irresponsável, como aquele que se compraz em arriscar a si próprio e, conseqüentemente, aos outros motoristas e pedestres, não é bem visto, de um modo geral. Ao mesmo tempo em que seu trabalho é visto como necessário, porque reduz o tempo nas entregas de produtos e na realização de serviços, o *motoboy* é também indesejado no trânsito por disputar, de maneira arriscada, lugar com os demais condutores.

Em reportagem realizada para o programa Profissão Repórter, e mostrada no dia 30 de agosto de 2007, foi retratado o dia-a-dia dos *motoboys*, com as particularidades de sua profissão. A reportagem mostrava, em São Paulo, a imagem que os demais motoristas tinham dos *motoboys*: ele atrapalha o trânsito da cidade. Segundo um taxista entrevistado, as empresas põem os *motoboys* sob pressão para realizar o trabalho mais rapidamente, e os empregados acabam desrespeitando as normas de condução no trânsito.

Muitos acidentes são causados por infrações dos *motoboys*. O modo como as empresas organizam o trabalho contribui para que os motofretes infrinjam as normas de trânsito, acarretando acidentes. Deles é sempre cobrada rapidez e eficiência, porque o cliente precisa estar satisfeito com o serviço da empresa.

A pressão para que os *motoboys* realizem seu trabalho com mais rapidez é constante e, se não há somente cobrança direta do patrão, há também a necessidade de trabalhar mais rapidamente para produzir mais, conseqüentemente ganhar mais dinheiro e, também, em várias situações, agradar o cliente, como acontece aos mototaxistas. Um dos *motoboys* entrevistados, Carlos, afirmou que não havia pressão na empresa onde trabalhava, porém disse que há um número fixo de motofretes e, quando algum falta ou aumenta o

número de entregas, eles têm que cumprir os prazos, independentemente do número de profissionais disponíveis e do tamanho da demanda. Comentou que a pressa é do próprio motofrete, e não exigência da organização do trabalho. Contudo, fazer o serviço mais rapidamente indica a qualidade de trabalho e aumenta a renda: “Mas quanto mais rápido for, melhor é tanto para a gente quanto como para os cliente”.

A organização do trabalho impulsiona o *motoboy* a trabalhar apressado, a correr mais no trânsito, ainda que essa pressão se manifeste de forma velada. O controle sobre o ritmo de trabalho do *motoboy* se dá, com frequência, de maneira a fazê-lo pensar que é ele que controla seu ritmo. A pressa é uma vantagem para ele e para o cliente, mas, na realidade, não há outra possibilidade de desempenhar sua atividade. Como ressaltam Borges e Yamamoto (2004), o controle do trabalhador é feito de forma mais sutil, é aceito culturalmente, de forma que passa a ser visto como autocontrole.

Pode haver, todavia, pressão explícita sobre o *motoboy*, para que ele faça seu trabalho com mais presteza, desconsiderando-se os riscos. Jorge, que também faz transporte de passageiros, afirma que, mesmo não querendo acelerar o ritmo de trabalho, é obrigado a fazê-lo por pressão do cliente: “Aí nós somos obrigados a correr para o cliente não se atrasar, tá entendendo? Às vezes, a gente nem quer correr, mas se obriga porque o cliente quer chegar. Já teve gente que teve acidente com cliente por causa disso, da velocidade”.

O passageiro, ao apressar o *motoboy* para chegar mais rápido ao local de trabalho, aumenta os riscos para si e para o motofrete. A diferença é que o passageiro corre esse risco apenas num curto período de tempo, enquanto o *motoboy* passa o dia inteiro arriscando-se. Não há como se recusar a atender às exigências do cliente, pois o *motoboy* é procurado exatamente por sua capacidade de realizar os percursos em menos tempo, ou seja, esse é o diferencial de seu trabalho.

As pressões do patrão ou do cliente para o *motoboy* realizar o serviço de forma rápida e a frustração por não poder negar-se a fazê-lo contribuem para aumentar ainda mais sua produtividade, pois parecem gerar o que Dejours (1992) denomina de agressividade reativa. Segundo o autor, referindo-se às telefonistas, as provocações e as frustrações podem gerar uma agressividade reativa nos trabalhadores, à qual não podem dar vazão. Diante da impossibilidade de opor-se à organização do trabalho, e tendo que agradar constantemente os clientes, as telefonistas passam a reduzir o tempo das ligações, fazendo o possível para falar mais depressa com o cliente. Essa é uma forma de lidar com a agressividade que não pode aparecer de outra maneira, pois prejudicaria a trabalhadora. O resultado é o aumento de sua produtividade. Como ressalta Dejours (1992), “[...] a única saída para a agressividade, aliás

*bem restrita, é trabalhar mais depressa. Eis aí um fato extraordinário, que conduz a fazer aumentar a produtividade, exasperando as telefonistas*⁷” (p. 103).

No caso dos *motoboys* que conduzem passageiros, por exemplo, eles parecem ser impelidos a trabalhar mais rapidamente por tensão nervosa, pois sabem que seu sustento depende da quantidade de trabalho que conseguem realizar. Além disso, ao serem coagidos pelos clientes a trabalharem com mais pressa, sem que os *motoboys* estejam de acordo, isso pode gerar irritação neles, o que os levará a querer deixar mais rapidamente o cliente em seu destino. Pode haver, de fato, um aumento da produtividade.

Dejours (1992) destaca que, muitas vezes, causar sofrimento ao trabalhador é fazê-lo trabalhar, desde que não se exceda o limite de cada um, já que assim se corre o risco de o trabalhador descompensar.

O desconforto causado pela organização do trabalho e, mais especificamente, pela pressão temporal, pode ser percebido no discurso dos *motoboys*. Nenhum deles se sente confortável em falar das infrações que cometem para cumprir os prazos. Paulo relata a dificuldade em lidar com as exigências feitas pelo patrão e sua impotência em recusar-se a seguir o ritmo imposto. Quando indagado sobre sua conduta diante da pressão, ele afirma: “É... é um sofrimento”, deixando claro o quanto é difícil lidar com as pressões para trabalhar acelerado, especialmente quando se está submetido a tantos riscos. Paulo afirma ainda que, ao ver um colega acidentado, “ficava... assim... nervoso, né?”.

A ocorrência de acidentes graves, ou até fatais, com colegas de trabalho é comum. Os *motoboys* relatam conhecer pessoas que ficaram com danos permanentes ou perderam a vida. Jorge narra um acidente de um *motoboy* que, para desviar de um ciclista e não o atropelar, acabou caindo no asfalto e machucando a cabeça, pois o capacete foi sacado devido ao impacto. O motofrete acidentado ficou em coma durante dois meses e, após sair desse estado, ficou incapacitado para o trabalho, porque teve seqüelas graves. Sobre o colega acidentado, Jorge afirma: “Aí, depois desse acidente, ele num está podendo nem trabalhar, por causa que ele ficou com um lado esquecido, né?”.

O acidente com o colega parece ter impressionado bastante Jorge, mas, quando indagado sobre o que pensava sobre incidentes com pessoas próximas, diz não acreditar que será vítima de um acidente como o do colega: “Num tem um ditado que a gente sempre pensa que não vai acontecer com você? A gente tenta assim, né? A gente acha que num vai acontecer com você”. Entretanto, Jorge diz ter muito cuidado com o uso do capacete, pois

⁷ Grifos do autor.

sabe que, em um acidente, a parte do corpo mais vulnerável é a cabeça. Essa afirmação indica que Jorge reconhece haver o perigo de ser vítima de um acidente e que, não se protegendo, poderá ficar com seqüelas. Pensar que não acontecerá com ele trata-se de uma forma de evitar pensar em si mesmo numa situação tão desagradável, que permeia seu cotidiano de trabalho.

Outro acidente que deixou um *motoboy* com grandes danos foi descrito por Rubens: um colega, que usava um capacete em desacordo com as normas estabelecidas, colidiu com um ônibus e teve o rosto bastante atingido. Rubens ressalta os danos que o *motoboy* acidentado sofreu: “[...] ele quebrou a cara, quebrou os dentes, quebrou os olhos, quebrou tudo. Quer dizer, o cara ficou irreconhecível”. E acrescenta: “Ele ficou deformado, o rosto dele, ele teve que mudar a identidade”.

Depois de ter conhecimento desse incidente, Rubens intensificou os cuidados com sua proteção pessoal. Comprou um capacete melhor, apesar do preço elevado, e ficava atento à manutenção de seu equipamento. O medo de sofrer um acidente que lhe causasse danos tão graves mobilizou-o a se precaver melhor, visto que ele já havia sofrido muitos acidentes, porém nenhum que lhe deixasse seqüelas.

Apesar da pressão e dos riscos constantes, o motivo apontado pelos *motoboys* para permanecerem nessa profissão é a família. Ter que sustentar a família parece ser determinante para continuar trabalhando como motofrete, considerando-se que a maioria já havia tentado desempenhar outros tipos de trabalho.

Questionado sobre como conseguia permanecer na profissão, apesar de conhecer os riscos a que fica exposto, Paulo justifica dizendo que é preciso manter, financeiramente, a família: “Mas o que acontece é que a pessoa é casado, né? A pessoa tem família. No meu caso, no caso de outros aí. Por isso”. Apesar de sua mulher reclamar da profissão que exerce, por medo dos riscos a que ele se expõe, Paulo sabe que não pode deixar de trabalhar e deve continuar trabalhando, chegando a pensar em buscar outro “bico”, ou seja, outro trabalho além do que está exercendo em uma farmácia, para aumentar a renda familiar.

As imposições da realidade não dão margem para que o trabalhador possa sentir medo. É imprescindível lutar contra esse sentimento, ainda que seja evitando pensar nos riscos do cotidiano, como é destacado por Paulo: “O medo vai embora, né? É de fazer o quê, né?” Não há como extravasar o medo e as tensões do dia-a-dia, pois, confrontando-se com esses sentimentos, o trabalhador pode não conseguir trabalhar.

A família parece contribuir para que os *motoboys* evitem se arriscar mais, cometer infrações ou aumentar a velocidade, pois ela os lembra constantemente que poderá sofrer e

será diretamente prejudicada, caso eles se envolvam em acidentes. Um motofrete afastado do trabalho por acidente não tem como perfazer sua renda. É o que ressalta Jorge:

Eu, fazendo um salário que eu acho que dá para eu sobreviver, eu num preciso correr. Num adiante porque, se eu correr na frente, eu vou perder muito mais tempo, né? É dessa maneira. Eu tento pensar na família. Tem que pensar na família.

Jorge complementa dizendo que “perder muito mais tempo” refere-se ao período em que não vai poder trabalhar, deixando a mulher e os filhos “sem alimentação, sem nada”, já que Jorge é o único que trabalha em sua casa. Ele acredita que os outros *motoboys* permanecem nesse trabalho, “na correria”, como ele mesmo denomina, porque são casados e têm família para manter. Este é um trabalho mais facilmente encontrado e com melhor remuneração, quando comparado a outras ocupações.

Os *motoboys*, sabendo que precisam trabalhar para ganhar dinheiro e manter a família, têm que desenvolver meios para se proteger. Consideram, ainda, serem insuficientes as normas de segurança exigidas pelos órgãos de controle do trânsito. Há condutas pessoais por eles desenvolvidas para lidar com os perigos do cotidiano, de forma a fazê-los sentir-se mais seguros.

Manter sempre distância considerável do veículo da frente é a conduta que Jorge afirma ter para evitar acidentes. Sua preocupação é evitar colidir na hora de frear, pois pode ocorrer uma situação em que, estando muito próximo do veículo da frente, o freio não consiga parar a motocicleta. Além disso, quando Jorge vai buscar algum cliente para transportá-lo ao local de trabalho, costuma andar devagar, pois aproveita esse momento para dirigir sem pressa. Com isso, diminui as chances de acidentes. Jorge acredita que, assim, mantém-se mais seguro no dia-a-dia.

Rubens, por sua vez, mapeia as vias próximas ao seu local de trabalho. Segundo ele, o mapeamento facilita se programar para fazer as entregas. Dessa forma, distribui-as por proximidade, evitando transitar na contramão ou errar o endereço, o que lhe faria perder tempo. Paulo também recorre ao planejamento das entregas, verificando, no mapa da cidade, as ruas onde fará entregas, a fim de poder melhor organizar-se. O objetivo principal sempre é economizar tempo para aumentar a produtividade.

Tomás, que está começando a trabalhar em uma nova empresa, reconhece que não conseguirá trabalhar com rapidez enquanto não conhecer bem as ruas e avenidas nas quais fará entregas. Não tendo conhecimento do bairro e das ruas próximas de onde está a empresa, Tomás perderá serviço para os demais motofretes contratados, já que o trabalho é por

produtividade e as entregas são destinadas ao *motoboy* à medida que este faz o serviço e retorna à empresa.

O mapeamento da região onde se encontra o local de trabalho é importante porque permite ao *motoboy* planejar-se para realizar suas entregas, sendo esse planejamento uma forma de evitar cometer infrações e ter que se apressar ainda mais.

Diniz, Assunção e Lima (2005) encontraram dados semelhantes em pesquisa com *motoboys*. De acordo com os autores, o planejamento das rotas é realizado pelos motofretes com o objetivo de economizar tempo e combustível, bem como evitar comportamentos de risco no trânsito. Assim, após receberem as informações sobre os serviços a realizar, os *motoboys*, além de conhecer a localização das ruas, devem saber o sentido do trânsito e os caminhos alternativos mais curtos. Os caminhos mais curtos, no entanto, nem sempre são os escolhidos, pois, para economizar tempo, os *motoboys* precisam saber onde o trânsito é mais livre. Isso só é adquirido com a experiência ou em trocas com os colegas de trabalho.

As rotas planejadas pelos *motoboys*, segundo os pesquisadores, estão sempre sendo modificadas com o surgimento de melhores alternativas, como atalhos e caminhos mais fluentes. O motofrete está sempre ajustando o planejamento para obter o melhor resultado para seu trabalho.

Outra maneira de lidar com os riscos pode passar despercebida se não analisada mais profundamente. As condutas imprudentes dos *motoboys*, aquelas que não estão relacionadas à pressão temporal da organização do trabalho, criam a impressão, para os motofretes, de que eles controlam os perigos a que estão expostos, visto que os criando, podem eliminá-los.

Os comportamentos de imprudência dos *motoboys* podem ser comparados aos dos trabalhadores da construção civil, estudados por Dejours (1992), pois ambos estão submetidos a riscos constantes e inerentes à profissão. O autor ressalta que os trabalhadores da construção civil, apesar da imagem que carregam de ter “gosto pelo perigo”, buscam estratégias para enfrentar o medo vivenciado no cotidiano.

O desprezo pelo risco, apresentado por trabalhadores da construção civil, que gera comportamentos imprudentes, com perigo de acidentes fatais, é, para Dejours (1992), apenas uma “fachada”. O autor afirma que o medo se encontra sempre disfarçado e, raramente, os trabalhadores deixam transparecer o que temem, pois essa é a única forma de permanecerem em atividade tão arriscada. Contudo, o desprezo pelo risco não é suficiente para calar o medo, sendo necessário que os trabalhadores criem riscos desnecessários, a fim de forjar uma situação na qual eles controlem os perigos. “Criar uma situação ou agravá-la é, de certo modo,

dominá-la. Este estratagema tem um valor simbólico que afirma a iniciativa e o domínio dos trabalhadores sobre o perigo, não o inverso” (DEJOURS, 1992, p. 70).

Essa estratégia, que faz parte do que o autor chama de ideologia defensiva, tem como objetivo controlar o medo. Ela tem caráter coletivo, visto que todos os trabalhadores costumam assumir o mesmo tipo de comportamento. Eles conhecem bem os riscos a que estão submetidos, mas obrigá-los a seguir as normas de segurança é reafirmar a existência do perigo – que eles procuram negar – e tornar o desempenho de sua atividade mais penoso.

Os *motoboys* manifestam atitudes destemidas no trânsito, transitando entre os carros, conduta denominada de “costurar”, não respeitando os semáforos e a direção nas vias. Chegam a competir entre os colegas para verificar qual realiza as entregas primeiramente, desrespeitando os limites de velocidade. Esses comportamentos são vinculados, pela mídia, à irresponsabilidade e ao prazer. Isso, entretanto, pode revelar defesas contra o medo e a angústia de estarem expostos a tantos riscos, que fogem do seu controle, sendo a morte uma possibilidade constante para eles.

Ter que parar de trabalhar é outra situação que lhes causa grande angústia, já que a maioria está na profissão porque precisa de uma atividade remunerada e, não encontrando outro tipo de ocupação, aceita a primeira oportunidade que aparecer. A sobrevivência é a principal motivação dos *motoboys*.

Quando indagados sobre a imagem dos *motoboys* transmitida pela mídia, os entrevistados não se reconheceram, acreditando que há, de fato, profissionais que se arriscam mais e têm prazer pelo risco, porém todos acreditam fazer seu trabalho com segurança, dentro do possível, embora cometam infrações constantemente.

As infrações cometidas pelos *motoboys* nem sempre são vistas por eles como condutas irresponsáveis. Eles sabem estar burlando a lei, mas acreditam que não extrapolam porque procuram agir dentro do que consideram o limite de segurança. Manter o limite de segurança, apesar das infrações, é uma forma de justificar o comportamento, pois é como podem manter a produtividade diante das pressões de tempo.

Provocar uma situação arriscada dá a idéia de segurança para o trabalhador, pois o faz pensar que será capaz de controlá-la, como é possível notar na fala de Tomás: “Sei que eu estou errado, mas eu vou consciente de que vai dar para passar, vai dar. Fico olhando na contramão”. Questionado se algum colega havia se acidentado ao arriscar-se da mesma forma que ele, Tomás responde depender da pessoa, pois os que se acidentam não devem ter-se mantido atentos, enquanto ele sempre se mantém e faz tudo “consciente”.

Transformar os riscos e os acidentes em piadas também é uma estratégia para negar o medo, pois, converter uma situação de perigo em algo engraçado é ignorar o real significado do evento. Rubens afirma que, no momento do risco de acidente ou do acidente de fato, a angústia toma conta do *motoboy*, mas, passado o incidente, este se torna motivo de piadas e brincadeiras. Alguns chegam a se orgulhar de ter saído ileso da situação. Rubens diz: “A gente se desespera naquele momento do acidente, mas, quando é socorrido, a gente passa, aquilo já é uma graça. Quer dizer, já a gente brinca”.

Parece ser comum, entre grupos de *motoboys*, que eles relatem as vivências de perigo pelas quais passaram aos colegas, provavelmente para aliviar a tensão ocasionada pelo incidente. Entretanto, há também um caráter de negação dos riscos quando estes transformam as situações em piadas. O humor é mais uma estratégia para lidar com a tensão nervosa proveniente dos perigos, faz parecer menos difícil enfrentar o dia-a-dia. Como ressalta Rubens, “[...] arriscava a vida brincando”.

O alcoolismo também é um meio de enfrentar os desafios do perigo no trabalho, entretanto trata-se mais de uma defesa individual do que coletiva, segundo Dejours (1992). Um dos *motoboys* entrevistados relatou, em tom de confissão, que costumava beber após o trabalho com outros colegas de profissão, porém havia parado porque, no período em que costumava beber, sofreu muitos acidentes. O motivo para o alcoolismo era o estresse, sendo o tempo após o trabalho o escolhido para as reuniões do grupo.

De acordo com Dejours (1992), o alcoolismo é uma saída diante do medo da morte, porém não atinge um grande número de trabalhadores por não ser socialmente aceito. Esse tipo de defesa só surge, na perspectiva do autor, quando as estratégias coletivas falham, não são suficientes. O alcoolismo seria, portanto, uma resposta à ansiedade provocada pela possibilidade de morrer, consistindo em “uma fuga em direção à decadência mais rápida” (p. 34).

É possível perceber que há tentativas de controlar o medo por parte dos *motoboys*, já que seu trabalho lhes impõe conviver com situações de perigo constante, não apenas de riscos de acidentes, mas também de violência urbana. Entretanto, para eles parece mais fácil lidar com os riscos de acidentes por sentirem-se mais capazes de controlá-los, pois isso dependerá de sua conduta no trânsito. Já quanto à violência urbana, sentem não possuir controle nenhum sobre ela.

7.2 Violência urbana

Os *motoboys* costumam fazer as entregas para os clientes e receber o pagamento pelo serviço, retornando com o dinheiro para o local de trabalho. Como, antes de retornar à empresa, o trajeto percorrido passa por vários clientes, já que é preciso o melhor aproveitamento do tempo, os motofretes costumam transitar com uma quantia elevada de dinheiro. Há também os que realizam grandes pagamentos de empresas para as quais trabalham, levando grandes somas de dinheiro.

O transporte de elevadas quantias de dinheiro torna os *motoboys* alvo fácil para possíveis assaltos, considerando-se que o índice de violência na cidade é alto. Os jornais registram, quase diariamente, assaltos e latrocínios em Fortaleza. Apesar das tentativas de controle da violência urbana, as notícias continuam retratando um quadro de elevado perigo.

Rubens narra os riscos que sabia estar exposto transportando somas em dinheiro, referentes aos pagamentos realizados por clientes: “[...] porque a gente andava com dinheiro, andava com todo o dinheiro do [nome da empresa]. Na época, a gente tinha uma quantia grande. Todo... a gente só chegava cinco horas da tarde, só ia prestar conta três horas da manhã, então a gente tava com o valor todo da casa, né? Todo o valor da casa tava com a gente. Então era o risco que a gente... metia as caras, né?...”.

Além da quantia de dinheiro que os *motoboys* transportam, ainda há a motocicleta. Esta se constitui em atrativo para os assaltantes, visto se tratar de um veículo fácil de roubar e que fornece agilidade para a fuga dos ladrões. São apontadas, inclusive, quadrilhas de roubos de motocicletas em Fortaleza, indicando como esse tipo de crime vem aumentando.⁸

Diante dessa situação, os *motoboys* temem, em seu cotidiano, não apenas os acidentes que podem obrigá-los a afastar-se do trabalho, temporária ou permanentemente, mas também a violência urbana, pois o medo de assaltos é um tormento que, por vezes, pode ser maior até que o receio de acidentar-se.

Em caso de ter a motocicleta roubada, o *motoboy* perde seu meio de trabalho e não poderá continuar desempenhando sua atividade. Além disso, os motofretes temem ser mortos quando abordados por assaltantes, pois eles podem não somente roubar a motocicleta ou a quantia de dinheiro que transportam, mas também matar o motociclista. Jorge aponta o que é necessário fazer para minimizar a possibilidade de ser morto numa situação de assalto: “É porque os ladrão quer as moto, né? Se você num tem nada, eles matam você. E desse jeito,

⁸ Dados obtidos a partir de reportagem do jornal Diário do Nordeste on-line.

entendeu? Aí você tem sempre que deixar pro ladrão, né?” A melhor alternativa é ter sempre algum dinheiro para dar numa situação de assalto. O objetivo é que, dando dinheiro ao assaltante, este deixe a vítima com vida.

O roubo de motocicletas parece ser cada vez mais comum na cidade de Fortaleza. Os *motoboys* conhecem essa realidade e tem que conviver com ela, prevenindo-se como podem. Carlos demonstra como percebe a situação no exercício de sua atividade laboral: “O que eu tenho a dizer é uma vida perigosa. Vida no trânsito está cada dia mais perigoso. Num é só de acidente, é de assalto também”.

Jorge concorda com o que aponta Carlos, sobre o aumento do perigo no cotidiano do *motoboy*: “[...] na minha empresa, que é uma empresa que eu presto serviço, duas moto já foram roubada dentro de 15 dias. Os cara pagando moto, trabalha precisando, aí os cara vem e leva.... É difícil. Num tem amparo nenhum”. Jorge, narrando os roubos das motocicletas de colegas de trabalho, depara-se com a impossibilidade de evitar o perigo do dia-a-dia, com a falta de “amparo”, pois não há nada que ele possa fazer para evitar esse tipo de situação. Carlos também aponta sua vulnerabilidade perante a violência urbana e demonstra certo conformismo quando da impossibilidade de defender-se: “[...] se tiver de acontecer alguma coisa na vida da pessoa, acontece”. Correr mais riscos por trabalhar como motofrete, portanto, é inevitável.

Tendo a motocicleta roubada, o *motoboy* fica sem poder trabalhar e, portanto, sem meio de obter dinheiro para sua sobrevivência. O seguro do veículo, que poderia consistir em saída para minimizar os prejuízos para o trabalhador, é uma alternativa inviável. Na maioria das vezes, os motofretes não têm como pagá-lo. O grande número de roubos de motocicletas faz com que o valor do seguro se eleve, tornando-se ainda mais difícil para o *motoboy* adquiri-lo. Afirma Jorge: “É difícil, porque seguro de moto num... Se tem, é muito caro e num dá para o motoqueiro pagar, né? Até porque seguro de uma moto, né? Você sabe que todo dia eles roubam muita moto, aí o seguro num vai querer ter esse prejuízo, né?”.

Sendo impossível pagar o seguro do veículo, instrumento de seu trabalho, não restam muitas alternativas para o motofrete. Readquirir uma motocicleta faz-se imprescindível ante a necessidade de continuar trabalhando. Por isso, alguns *motoboys* podem recorrer a saídas que fogem à legalidade, como foi apontado na pesquisa de Grisci, Scalco e Janovik (2007) com *motoboys*.

No estudo, após relatarem o desconforto e o estresse causados pelo medo de terem o veículo roubado, os *motoboys* afirmaram que alguns poderiam comprar motocicletas roubadas, tendo em vista o menor preço quando comparadas às compradas legalmente,

reforçando, assim, o roubo desse tipo de veículo. Isso permite ao *motoboy* retornar mais brevemente às suas atividades, evitando maiores prejuízos por estar sem trabalhar.

O roubo da motocicleta, além de consistir em um impedimento ao trabalho do motofrete, causa-lhe medo constante. O *motoboy* sabe que corre o risco de ser assaltado e, talvez, morto, principalmente porque muitos dos trabalhos para os *motoboys* são durante o período noturno, momento em que as vias ficam com pouca movimentação, oferecendo maior facilidade para a ocorrência de assaltos.

Os *motoboys*, para tentarem proteger-se, procuram não parar para esperar o tempo dos semáforos, à noite. Com isso, esperam evitar situações em que sejam alvo fácil para um assaltante. As infrações no período noturno segundo eles, aumentam para que possam se defender da violência urbana. A diminuição do movimento nas vias amplia o perigo para os motoristas, mas também facilita a prática de infrações, as quais se tornam um meio de proteção contra assaltos.

Apesar de tentarem evitar situações em que fiquem mais suscetíveis a serem vítimas da violência urbana, há aquelas em que o *motoboy* nada pode fazer. Tais situações acontecem quando precisam realizar entregas em lugares onde o perigo é maior, como favelas. Rubens afirma que, mesmo conhecendo o perigo, os motofretes realizam o serviço:

[...] quantas e quantas vezes a gente sai três horas da manhã para dentro de uma favela. Quatro horas da manhã para dentro de uma favela, sabendo que lá tem risco, sabendo que lá a gente pode ser assaltado, sabendo do que pode acontecer...

O medo da violência urbana se intensifica quando os serviços são realizados à noite, ainda mais nos locais de maior periculosidade. Contudo os *motoboys* têm que fazer o seu trabalho, apesar dos riscos. As defesas, então, são desenvolvidas pelos trabalhadores para continuarem no exercício de sua atividade laboral, como já explanado anteriormente. A estratégia dos motofretes, nessas situações de risco de violência urbana, é utilizar o humor.

Transformando as circunstâncias de risco em piadas, assim como fazem com os acidentes, os *motoboys* conseguem negar os perigos para continuar realizando as entregas. Rubens relata que chegam a elaborar competições, nas quais o *motoboy* que retorna primeiro da favela é o vencedor. Essas disputas são chamadas, por eles, de “brincadeiras”. Nas “brincadeiras”, todavia, de fato os riscos não são reais, enquanto que, na realidade dos trabalhadores, são. Essa parece ser a forma que eles encontraram para negar os riscos, que são reais, e, também, driblar o medo, para, assim, continuar trabalhando.

Quem já foi vítima da violência urbana, no entanto, vivencia o medo causado por ela de forma mais intensa. Paulo relata que já foi assaltado enquanto trabalhava como

motoboy. Ao falar sobre o incidente, ele mostra-se nervoso e parece evitar discorrer sobre o assunto.

Após o assalto, Paulo deixou o trabalho de *motoboy* e passou a trabalhar numa empresa de tecidos, onde executava a tarefa de engomar seda em grandes máquinas. O motofrete afirma que parou de trabalhar devido ao medo da violência urbana, pois tinha receio de ser vítima de assalto novamente: “É o seguinte: eu parei de trabalhar de mototáxi, de *motoboy*, porque teve um... uma época um assalto também, aí eu desisti. Ficou com medo. Aí eu entrei nessa firma.” Acabou acidentando-se numa das máquinas de engomar seda, na qual teve a mão e o braço bastante machucados, e voltou a trabalhar como *motoboy*.

Paulo evitou dar mais detalhes do assalto, procurando falar de outros assuntos referentes à profissão. O incidente parece ter causado impacto no trabalhador, deixando-o bastante apreensivo. Talvez Paulo só tenha voltado a trabalhar como motofrete devido ao acidente com a máquina na empresa de tecidos. A impressão do assalto, entretanto, está presente no cotidiano de Paulo, deixando-o sempre alerta durante a realização de seu trabalho. “No trânsito mesmo você sabe que está preparado. Você sabe que pode acontecer tudo qualquer hora, porque eu já fui assaltado uma vez, né? Tem medo na hora, né? Principalmente na hora do sinal quando a gente pára, já fico assim porque eu já fui assaltado”.

O comportamento de Paulo diante da situação de assalto – como seu medo constante, a evitação de recordar-se sobre o incidente e o fato de ter chegado a buscar outra ocupação – sugere que ele possa ter sofrido Transtorno do Estresse Pós-Traumático. Nesse transtorno, segundo o Manual de Diagnóstico e Estatística das Perturbações Mentais (DSM-IV), é necessário que o indivíduo tenha sido submetido a um evento traumático extremo, no qual tenha sofrido risco de morte e/ou ferimentos graves ou danos à integridade física, ou ainda ter presenciado situação que represente risco de morte ou de danos a outrem, apresentando reações de medo intenso ou impotência.

Os sintomas podem aparecer imediatamente após o evento traumático ou demorar a surgir, devendo permanecer mesmo depois de um mês. Consistem em comportamentos evitativos a tudo que tenha relação com o evento traumático (local, sons e conversas, por exemplo), intenso sofrimento psicológico – implicando em recordações involuntárias relacionadas ao fato – e reatividade fisiológica. O indivíduo com esse transtorno pode apresentar, além dos sintomas já citados, queixas somáticas inespecíficas.

Provavelmente, se não tivesse sido vítima de um acidente grave na empresa onde passou a trabalhar depois do assalto, Paulo teria continuado evitando o trabalho de *motoboy* e as situações relacionadas a ele. Atualmente, tendo voltado a trabalhar como motofrete, Paulo

evita recordar-se do assalto e falar sobre ele, pois isso traz o medo à tona novamente. Segundo ele, não há como evitar, entretanto, que as paradas em semáforos tragam à memória a cena do assalto. Por isso, fica sempre “atento”.

A permanência no trabalho é justificada pela necessidade de manter a família. Por haver facilidade em conseguir trabalho de *motoboy*, essa ainda é a melhor opção para fugir do desemprego, ainda mais considerando ser um trabalho que, comparado a outros, oferece boa remuneração. Outros trabalhos mostraram-se para Paulo mais desagradáveis. Na fábrica de tecidos, sofreu um acidente grave que deixou seqüelas em sua mão e em seu braço; em uma fábrica de refrigerantes, o trabalho repetitivo e a baixa remuneração não se configuraram numa boa alternativa. Em resumo, apesar da intensa pressão por produtividade e dos constantes riscos de acidentes e de assaltos, o trabalho de *motoboy* ainda é a melhor alternativa para muitos trabalhadores.

8 ALTERNATIVAS PARA O *MOTBOY* APÓS O ACIDENTE DE TRABALHO GRAVE: UM ESTUDO DE CASO

O *motoboy*, que será chamado de Rubens, trabalhou como motofrete por mais de dez anos. Afastou-se da profissão devido a um acidente grave de motocicleta, que o deixou sem os movimentos do pé direito. Rubens é separado, tem uma filha e, atualmente, mora com os pais e alguns irmãos numa casa localizada na periferia de Fortaleza.

Após o acidente, Rubens ficou afastado do mercado de trabalho por cerca de seis anos, período em que estava se recuperando, recebendo auxílio-doença do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS). O evento não pôde ser enquadrado como acidente de trabalho, porque, no período em que ocorreu, Rubens estava prestando serviço a uma empresa com a qual não possuía vínculo formal de trabalho. Não mais voltou a trabalhar como *motoboy*. Passou a exercer o cargo de agente comercial numa companhia de saneamento (CAGECE) do estado.

Rubens é técnico em telecomunicações e deslocava-se aos locais de atendimento ao cliente, inicialmente, de ônibus. Posteriormente, passou a utilizar a motocicleta depois de receber uma sugestão do patrão, a fim de que o tempo de deslocamento diminuísse, e o serviço se tornasse mais rápido. A partir de então, Rubens começou a dirigir motocicleta. Resolveu ingressar no ofício de *motoboy* após ter ficado desempregado e terem falhado suas tentativas de montar um comércio. O trabalho de motofrete pareceu a melhor opção, pois, segundo ele, estava ainda surgindo em Fortaleza e havia poucos trabalhadores no ramo.

No início, fez trabalho de motofrete, de mototáxi e realizava pagamentos bancários para empresas. Depois resolveu trabalhar apenas como *motoboy*, por ser essa a atividade que melhor lhe remunerava. Ele afirma que havia muita facilidade em conseguir emprego. Rubens chegou a trabalhar em três lugares fixos, prestando serviços avulsos no período em que se encontrava disponível.

Trabalhava com registro profissional somente em um local, sendo todos os outros trabalhos informais. Contudo, Rubens afirma não ter preocupação nenhuma com o vínculo de trabalho, já que trabalhava diretamente para a empresa, e isso lhe conferia um bom salário. Não havia terceirização: “Eu ganhava tão bem, que eu nem tinha interesse de assinar minha carteira, porque eu tinha um contrato direto ao patrão”.

A terceirização, segundo ele, não estava tão difundida como atualmente. Por isso, os *motoboys* conseguiam perfazer uma renda satisfatória. Com o aumento da terceirização, contudo, os rendimentos dos motofretes foram reduzidos, pois a empresa fica com metade dos ganhos. Rubens diz ter sempre se negado a trabalhar terceirizado por considerar desvantajoso e injusto: “Por que eu ia dar 50% do que eu ganhava se o cara que tava em cima d’uma moto, arriscando a vida, pegando sol, chuva e tudo era eu?”. As desvantagens da terceirização são percebidas claramente por Rubens, que, na época, pôde dela se isentar, talvez porque não fosse tão comum como hoje.

Rubens descreveu sua cansativa rotina laboral, sem folga, sem férias e com três turnos de trabalho, pois trabalhava com entrega de alimentos durante a tarde e a noite e com entrega de documentos para um escritório de advocacia pela manhã. Permaneceu nesse ritmo por algum tempo, tendo deixado o trabalho no período da manhã por não ser bem remunerado. O *motoboy* afirma que a motivação para manter rotinas estafantes de trabalho é o fator financeiro, pois, pensando em ganhar mais dinheiro, Rubens se sujeitava a maiores riscos e à carga mais pesada de trabalho.

Ainda no emprego, no qual tinha registro profissional, Rubens ganhava o adicional por produtividade. Sua remuneração dependia da quantidade de serviço que realizasse. Assim, ele acelerava o seu ritmo de trabalho para perfazer uma renda maior, fazendo com que fosse reconhecido nos locais onde trabalhava por ser destemido e ágil: “[...] aonde eu trabalhei, em tudo que é canto, conhecia: ‘rapaz, é o doido’, ‘é o magrinho doido’. Agora o porquê? Porque, como eu fazia meu salário, eu tinha meu salário lá... De 15 motoqueiros que trabalhavam no [nome da empresa], eu ganhava o dobro de todo mundo”.

Almejando uma remuneração satisfatória, o trabalhador aceita piores condições de trabalho para manter-se e a sua família, nem que, para isso, seja necessário submeter-se a grandes riscos, incluindo risco de vida. Trabalhar por produtividade, então, é um elemento que parece aumentar os riscos para os *motoboys*, já que eles almejam um ganho sempre maior: “Porque, se você for ver o outro lado, nem compensa tanto [expor-se a tantos riscos], mas, às vezes, você está naquele desespero de dívida, de querer uma coisa melhor, de querer pagar uma moto melhor [...]”.

O consumo, freqüentemente, é a justificativa para buscar aumentar o salário, pois, como visto anteriormente, é a forma de filiar-se à sociedade, de sentir-se parte dela (CASTEL, 1998). O *motoboy* relata que “melhorar de vida”, ou seja, adquirir mais bens supérfluos faz parte da necessidade, indicando o quanto é importante ter um trabalho que lhe permite ascender socialmente.

Para que o trabalho como *motoboy* proporcione, além da sobrevivência, certa ascensão social, é preciso que o motofrete submeta-se a grandes riscos, os quais culminam, repetidas vezes, em acidentes. Rubens afirma ter sofrido catorze acidentes ao todo, a maioria sem maior gravidade, o que não lhe impedia de continuar trabalhando, ainda que machucado: “[...] porque, quando era no outro dia, eu tava lá, todo enfaixado”.

O último acidente, todavia, deixou graves seqüelas. Rubens perdeu o movimento de um pé. Então, deixou de trabalhar como *motoboy*. Nesse acidente, houve uma colisão entre a motocicleta que Rubens conduzia e uma Kombi. Foi causado porque o motofrete avançou o sinal num cruzamento de duas grandes avenidas da cidade no período da tarde. Depois de colidir, o *motoboy* ficou caído no asfalto, mas o motorista da Kombi, tentando fugir, passou por cima da perna de Rubens.

Levado ao hospital, Rubens foi informado, pelo médico, de que ficaria com seqüelas na perna, o que o deixou muito nervoso, pois, até aquele momento, ele havia permanecido calmo. A tranquilidade foi perdida quando ele soube que o acidente deixaria seqüelas no pé e, provavelmente, seria difícil voltar a conduzir uma motocicleta.

O médico que o atendeu questionou Rubens sobre o fato de conduzir um veículo tão perigoso no dia-a-dia, o que deixou o *motoboy* extremamente irritado. Rubens enfatizou sua necessidade de trabalhar como motofrete, deixando claro que não estava naquele trabalho por desejar, mas sim por precisar. Durante toda a entrevista, Rubens justificou sua permanência por mais de dez anos na profissão pela necessidade de trabalhar para sustentar a família.

A preocupação por estar parado, em recuperação, era tão grande que Rubens chegou a tentar dirigir a motocicleta, apesar de estar com pinos no tornozelo para corrigir as fraturas nos ossos. Sem o equilíbrio de costume, a motocicleta caiu sobre a perna lesionada e acabou machucando-a ainda mais. O tratamento, devido a isso, estendeu-se por um período mais longo.

Apesar de todo o sofrimento que vivenciou, causado pelo acidente, visto que ficou em casa sem poder trabalhar, sentindo dor e dependendo dos familiares para realizar as atividades rotineiras, Rubens acredita que, não fosse por sua família e pelo sofrimento deles, teria voltado a trabalhar como *motoboy*, apesar de estar sem o movimento de um pé: “Assim, por mim, na realidade, por mim eu teria uma moto, eu estaria em cima d’uma moto de novo. [...] Hoje, não fosse minha mãe, minha família, pelo que eles passaram, né? Porque, ave Maria, eles sofreram eu acho que mais do que eu”.

Em outros momentos, entretanto, quando pensa nos riscos a que se expunha, Rubens afirmava ser “uma loucura” e que não sabia como tinha coragem, exceto quando cita o fato de ser bem remunerado: “[...] mesmo que ele [motoqueiro] trabalhe que nem um doido, como dizem mesmo, motoqueiro doido, cachorro doido, o que seja, mas que ele vai ganhar até melhor do que muitos formados [...]”.

Sofrer grandes acidentes e continuar trabalhando, carregando seqüelas graves, pode ser a saída para alguns *motoboys*. A reportagem realizada para o programa Profissão Repórter, mostrada no dia 30 de agosto de 2007, retrata bem isso: *motoboys* que haviam perdido membros em acidentes, mas que continuavam desempenhando a mesma atividade laboral, desenvolvendo formas de lidar com as limitações. Um dos entrevistados da reportagem, conhecido por Alexandre, havia perdido a perna esquerda e a ponta dos dedos das mãos em um acidente de motocicleta, mas, apesar das seqüelas, continuava trabalhando como motofrete. Para isso, havia confeccionado uma espécie de cinto com uma perna de metal que lhe permitia trocar as marchas com um movimento do quadril. Assim, continuava mantendo a mesma produtividade que possuía antes do acidente, fazendo 20 entregas, em média, por dia.

Apesar de haver *motoboys* que, ainda com grandes limitações causadas por acidentes de trabalho, encontram meios para continuar desempenhando essa ocupação, não parece ser a conduta da maioria.

Motoboys abordados em entrevistas preliminares em Fortaleza afirmaram que os motofretes vítimas de acidentes, em geral, não permanecem na ocupação. A maioria desses profissionais informaram que estão nessa profissão apenas provisoriamente, pois buscam um trabalho mais seguro e estável.

O fato de Rubens não permanecer no trabalho de *motoboy*, além de estar relacionado ao sofrimento causado à sua família, parece estar ligado à proximidade com a morte. Passar pelo acidente, e ver suas conseqüências em seu próprio corpo, pode tê-lo feito avaliar o quanto os riscos eram altos e o quanto estava suscetível a eles em seu cotidiano. Afinal, se as imprudências geram a sensação de controle dos riscos, a concretização do perigo em acidente mostra ao motofrete a sua fragilidade e a sua impotência diante das circunstâncias.

Rubens vê os riscos de forma diferente antes e depois do acidente, e do conseqüente afastamento do ofício de *motoboy*, pois, enquanto estava envolvido pelo trabalho – e, provavelmente, pelas estratégias defensivas contra o medo –, não tinha uma percepção clara dos perigos a que estava submetido. Hoje, no entanto, consegue perceber a gravidade dos riscos aos quais se expunha: “Rapaz, eu era louco! Pelo amor de Deus! Eu fazia cada

besteira que poderia até ter morrido, né?”. E completa afirmando que, atualmente, não é capaz de cometer as mesmas imprudências que antes lhe pareciam tão comuns.

Mesmo percebendo os perigos de sua prática como motofrete, Rubens afirma que a permanência no trabalho de *motoboy* depende muito da remuneração, pois, se o salário fosse bom, continuaria desempenhando a antiga atividade laboral. O medo dos acidentes parece ficar encoberto pela possibilidade de ter melhor remuneração. Ainda quando trabalhava como motofrete, o medo estava presente, havia o receio de ficar inativo e não poder ganhar dinheiro:

Apesar de eu fazer muita loucura, mas eu tinha medo de sofrer acidente, porque assim o medo de sofrer acidente não era por mim, era mais... Pra você ver: a gente fica tão fixado naquele negócio, porque o maior medo de eu sofrer acidente era eu não poder trabalhar, eu não ganhar dinheiro, eu me privar do que eu mais gostava, que era trabalhar em cima d'uma moto e ganhar dinheiro do jeito que eu ganhava.

Surge então a questão do gosto pelo perigo, que, segundo Rubens, existia, ainda que não fosse a motivação para todas as imprudências. O maior motivador, de fato, eram os ganhos financeiros.

Para o este *motoboy*, o reconhecimento dos riscos aparecia por meio das reivindicações feitas ao patrão do local onde ele trabalhava com carteira assinada. Rubens relata o que costumava dizer aos colegas de trabalho, demonstrando a indignação pela organização do trabalho:

Cara, a gente tem que reivindicar alguma coisa pra gente, já que a gente aqui, cara, vive arriscando a vida da gente. Ó! O [nome do patrão] não arrisca a vida dele. Nada, cara! Quem é que... Quem tá fazendo a riqueza dele é a gente, cara, aqui fazendo entrega. Então a gente não poder reivindicar por nada, cara?

O fato de haver vínculo formal torna mais fácil ao trabalhador se opor às exigências, visto que se sente mais seguro. Na empresa em que Rubens trabalha atualmente como terceirizado, ele evita entrar em desacordo com os superiores. A insegurança causada pela informalidade foi vivenciada por Rubens quando de seu acidente, uma vez que este ocorreu no momento em que ele realizava um trabalho informal, o que fez com que Rubens não buscasse a emissão do Comunicado de Acidente de Trabalho (CAT) por parte da empresa. Ele, *motoboy*, apenas considerava acidente de trabalho aquele que acontecesse no período do trabalho formalizado:

[...] não queria que eu... me meter como acidente de trabalho, porque, realmente, não foi acidente de trabalho, porque o meu... a minha carga horária lá [no emprego] era de cinco [da tarde] às duas da manhã e eu sofri o acidente onze horas, onze da manhã.

No caso de Rubens, havia a possibilidade de receber auxílio-acidente, que deixa de ser conferido ao trabalhador se esse passa a desempenhar outro tipo de atividade que lhe garanta a subsistência ou a receber a aposentadoria por invalidez. Entretanto, para receber o auxílio-acidente, onexo causal deveria ter sido comprovado, indicando que o acidente de Rubens foi ocasionado pela circunstância de trabalho. Como ele não tinha vínculo formal, tornou-se mais difícil essa comprovação, especialmente porque o próprio trabalhador não considerou o que lhe ocorreu como acidente de trabalho, já que não tinha registro profissional na empresa para a qual prestava serviço (IBRAHIM, 2008).

Não ter sido seu acidente enquadrado como acidente de trabalho fez, segundo Rubens, com que ele passasse por dificuldades para conseguir a aposentadoria por invalidez: “Passei seis anos no benefício. O que eu escutei foi que, quando me deram alta, pro médico eu fui dizer ‘doutor, eu tenho uma invalidez’, aí ele foi e disse assim ‘isso não vale nada, é insignificante’”. Rubens diz ter tentado explicar ao médico a impossibilidade de voltar a trabalhar como *motoboy*, considerando-se a agilidade exigida por essa atividade, mas o médico não considerou a falta de movimento do pé como incapacitante para o trabalho: “Compre uma moto de partida eletrônica para você não ter que usar o pé”. É importante ressaltar que, para ser concedida a aposentadoria por invalidez, é necessário que um médico-perito confirme a incapacidade de trabalhar, ficando essa concessão submetida, além dos critérios legais, à percepção do perito (IBRAHIM, 2008).

A responsabilidade pelo acidente é atribuída ao trabalhador, visto que a idéia predominante é a de que o *motoboy* é irresponsável. Além disso, como ressaltam Almeida e Binder (2004), a culpabilização do trabalhador deve-se a uma visão simplificada das causas do acidente. Desconsideram-se outros fatores além do erro humano, como a pressão temporal imposta pela organização do trabalho. Assim, quando Rubens tenta explicar ao médico as condições de seu acidente, acaba ouvindo, em tom jocoso: “Pois vá ganhar dinheiro. Se morrer, isso é besteira!”. A fala do médico retrata como ainda se atribui a culpa do acidente exclusivamente ao trabalhador. Entretanto, como pontuam Diniz, Assunção e Lima (2005), apenas as normas de segurança propostas aos trabalhadores não são suficientes para evitar a ocorrência de acidentes, é preciso verificar as condições em que acontecem.

O trabalho de *motoboy* deixou, em Rubens, certa nostalgia, em razão dos ganhos financeiros, apesar dos riscos. Poder ter um salário maior ainda o faz recordar, com pesar, o fato de não poder mais trabalhar como *motoboy*. Ao fim, ele deixa patente a sua pouca satisfação com o atual trabalho.

9 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A sociedade atual exige a redução do tempo na realização das atividades laborais, tendo em vista o aumento da produtividade. Isso se reflete, claramente, no trabalho dos *motoboys*. “Correr contra o tempo” é o seu trabalho, o que lhes acarreta uma série de implicações.

O trabalho do *motoboy* delinea-se em um quadro de precarização laboral. Nele, os vínculos são, geralmente, informais, não há proteção legal ao trabalhador, que estende sua jornada de trabalho até o limite do cansaço. Faz isso para perfazer um salário maior, já que ganha pela quantidade de serviços que realiza, ou seja, por produtividade.

Trabalhar por produção pressiona os *motoboys* a acelerarem seu ritmo, pois seu salário depende da sua capacidade produtiva. Isso faz com que muitos ignorem os riscos de acidentes no trânsito, assim como as normas que o regulamentam, para “dar conta” do que há por fazer. Durante as entrevistas, os *motoboys* sempre ressaltaram o fato de “trabalhar por conta própria”, ainda quando prestavam serviços a empresas terceirizadas. Tal fato retrata, na realidade, a responsabilidade de fazer seu próprio salário. Entretanto, a renda do motofrete não depende, exclusivamente, de sua capacidade de “correr contra o tempo”, mas também da quantidade de serviço disponível e da concorrência.

A inexperiência também é um elemento que agrava os riscos enfrentados pelos *motoboys*, pois, além de não saberem das particularidades desse trabalho, os novatos parecem estar mais suscetíveis às pressões impostas por seus contratantes. Com a experiência, contudo, os motofretes parecem desenvolver meios de contornar a falta de tempo, seja mapeando as áreas onde atuam, seja trabalhando em parceria com colegas para melhor distribuir as entregas.

Os *motoboys* reconhecem os riscos a que estão submetidos e sabem que os acidentes são uma possibilidade constante, assim como suas conseqüências. Isso é percebido nos relatos sobre acidentes que sofreram ou dos quais outros colegas foram vítimas – com ou sem seqüelas.

Por serem comuns no trabalho que realizam, os *motoboys* parecem até banalizar os acidentes, que são vistos, em geral, como de pouca importância quando causam apenas pequenos danos.

Não cumprir os dias de licença determinados pelos médicos é usual, visto que precisam continuar trabalhando para garantir a subsistência da família.

Apesar dos riscos constantes, os *motoboys* seguem desempenhando essa atividade por acreditarem ser vantajosa. As vantagens, entretanto, referem-se aos ganhos materiais por ela proporcionados, considerando-se que tanto a sobrevivência como o supérfluo advêm de seu trabalho como *motoboy*. Além disso, essa atividade ainda é, segundo eles, bem remunerada para quem não pôde concluir os estudos de nível superior e para quem não tem qualificação profissional, pois, para ser *motoboy*, basta possuir a motocicleta e a carteira de habilitação para conduzi-la.

O trabalho de *motoboy* permite a esses trabalhadores ter acesso a bens e prazeres que lhes fazem sentir-se pertencentes ao um dado mundo de consumo, embora se sintam discriminados por serem julgados irresponsáveis e não-confiáveis, como veicula a mídia. Não ter acesso às dependências da empresa que os contrata também os faz sentirem-se desvalorizados, pois não há sentimento de coletividade em relação aos trabalhadores de outros setores da organização. O consumo, então, pode fazer com que se percebam semelhantes aos demais.

Para poder aumentar a renda e consumir mais, os *motoboys* aceitam trabalhar sob as condições mais adversas, em horários inconvenientes e sem descanso. Saem de um local de trabalho e vão para outro, não havendo hora certa para voltar para casa. O tempo do não-trabalho fica reduzido e é ocupado, em sua maior parte, por mais trabalho. Recuperar as energias para continuar trabalhando só é possível quando o corpo não mais agüenta o ritmo exaustivo. São as limitações físicas que obrigam o *motoboy* a parar. Ao chegar a casa, o tempo com a família não pode ser usufruído, pois o cansaço pode, finalmente, surgir e exigir que o *motoboy* se recupere.

Trabalhar em horários inconvenientes, entretanto, traz outras implicações para os *motoboys*. No período noturno, no qual há grande quantidade de serviço, as vias ficam desertas e a violência urbana se intensifica. Os assaltos causam grande temor aos *motoboys*, que tentam se prevenir como podem, seja não respeitando as leis de trânsito, seja deixando algum dinheiro disponível para dar a um possível assaltante a fim de não ser morto.

A violência urbana parece ser mais assustadora para os *motoboys* que os acidentes, visto que sobre esses últimos acreditam poder ter algum controle, já que podem evitá-los, em alguma medida, adotando condutas mais prudentes. Sobre a violência urbana, nada podem fazer para evitá-la. Aqui, podem ser alvo de roubo por levarem somas

significativas de dinheiro e por possuírem uma motocicleta, objeto desejado em situações de assalto.

O que resta aos *motoboys* fazerem para permanecer na atividade, garantindo o sustento da família, ainda que os riscos sejam constantes, é driblar o medo em seu cotidiano. Para isso, utilizam o humor para tornar as situações divertidas, quase como uma brincadeira, pois assim os perigos não parecem tão reais. Arriscar-se mais também consiste em outro mecanismo para lidar com o medo, já que, ao se expor a maiores perigos, o *motoboy* pode sentir que os controla, que está no domínio da situação.

Compartilhar as situações de perigo vivenciadas no cotidiano com os colegas parece funcionar como um meio para descarregar a ansiedade e o medo que fazem parte do trabalho desses profissionais. Por isso, e também pela fala de suporte legal a esses trabalhadores, eles constroem vínculos de coleguismo e amizade, apoiando-se mutuamente quando da ocorrência de algum acidente ou dificuldade decorrente da profissão.

Em geral, os *motoboys* avaliam que trabalhar como motofrete é algo provisório, pois ressaltam a impossibilidade de seguir trabalhando “em cima de uma moto” por muito tempo. O corpo e o psiquismo não suportam durante muito tempo as marcas de um trabalho tão duro, não podem tolerar o fardo de ter que, constantemente, evitar o medo. A ideia que fica para esses trabalhadores é, após economizar dinheiro trabalhando como motofrete, ter um comércio próprio e poder ser dono do próprio tempo e do próprio ritmo de trabalho. Talvez esse sonho também permita a esses trabalhadores continuar suportando sua pesada rotina por poderem vislumbrar um futuro mais confortável.

A facilidade que leva à ocupação de *motoboy*, a existência de uma grande oferta de trabalho, mostra o quanto a necessidade desse tipo de serviço tem crescido nas grandes cidades. Compreender o universo que circunda os *motoboys* torna-se cada vez mais importante, pois as dificuldades enfrentadas por esses trabalhadores refletem a configuração do mundo laboral. A pressão temporal e as jornadas extensas refletiram-se neste estudo, dificultando um maior aprofundamento sobre a vida e o modo de trabalhar dos *motoboys*. Além disso, faz-se mister buscar mais informações sobre uma ocupação que surge pelas exigências da contemporaneidade, visto que, por ser uma categoria recente, pouco se pesquisou sobre ela.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, I. M. de; BINDER, M. C. P. Armadilhas cognitivas: o caso das omissões na gênese dos acidentes de trabalho. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 20, n. 5, 2004. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2004000500032&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 01 de abril de 2008.
- ANTUNES, R. **Adeus ao trabalho?** Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho. São Paulo: Cortez, 1989.
- _____. A Era da Informatização e a Época da Informalização: riqueza e miséria do trabalho no Brasil. In: ANTUNES, R (org). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.
- AQUINO, C. A. B. de. Transformações no modelo industrial, "novos" trabalhos e nova temporalidade. **Psicologia & Sociedade**, Porto Alegre, v. 19, n. spe1, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822007000400005&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 11 de janeiro de 2008.
- AQUINO, C. A. B. e MARTINS, J. C. de O. Ócio, lazer e tempo livre na sociedade do consumo e do trabalho. **Revista Mal-Estar e Subjetividade**. Fortaleza, v. 7, n 2, p 479-500, 2007. Disponível em: <<http://www.unifor.br/notitia/file/1851.pdf>> Acesso em 28 de janeiro de 2009.
- BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. Lisboa: Edições 70, 1994.
- BATISTA, A. S. e CODO, W. O trabalho e o tempo. In: JACQUES, M. G.; CODO, W. (org) **Saúde Mental e Trabalho: leituras**. Petrópolis: Vozes, 2002.
- BLANCH, J. M. Psicología Social del Trabajo. In: Álvaro, J. L., Garrido, A. e Torregrosa, J. R. (org.) **Psicología social aplicada**. Madrid: McGraw-Hill, 1996.
- BORGES, L. O. e YAMAMOTO, O. H. O Mundo do Trabalho. In: Zanelli, J.C., Borges-Andrade, J.E. e Bastos, A V.B. (org). **Psicologia, Organizações e Trabalho no Brasil**. Porto Alegre: Artmed, 2004.
- BORSOI, I, C. F. **O modo de vida dos novos operários**: quando o purgatório se torna paraíso. Fortaleza: Editora UFC, 2005.

_____. Da relação entre trabalho e saúde à relação entre trabalho e saúde mental. **Revista Psicologia & Sociedade**. Porto Alegre, v.19, n. spe, p. 103-111, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822007000400014&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 24 de setembro de 2007.

BORSOI, I. C. F; SCOPINHO, R. A. (org) **Velhos trabalhos, novos dias**: modos atuais de inserção de antigas atividades laborais. Fortaleza: Edições UFC, 2007.

BRASIL, Lei 8.213 de 24 de julho de 1991. Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. In: ANGER, A. J. **Vade Mecum acadêmico de direito**. São Paulo: Rideel, 2006.

BRASIL. Ministério do Trabalho e do Emprego. **Classificação Brasileira de Ocupações**, registro nº 5191-10, de 2002. Disponível em <<http://www.mteco.gov.br/busca/descricao.asp?codigo=5191-10>>. Acesso em: 01 de fevereiro de 2009.

CASTEL, R. **As metamorfoses da questão social**: uma crônica do trabalho. Petrópolis: Vozes, 1998.

CEARÁ. Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN. Disponível em: <<http://www.detran.ce.gov.br/site/default.asp?id=21&categoria=Acidentes%2F2007>> Acesso em: 17 de fevereiro de 2009.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. São Paulo: Cortez-Oboré, 1992.

_____. **A Banalização da Injustiça Social**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

DIÁRIO DO NORDESTE ON LINE. **Quadrilha de roubos a motos é desarticulada no Parque Genibaú**. Fortaleza, 08 jan. 2009. Disponível em: <<http://verdesmares.globo.com/v3/canais/noticias.asp?codigo=245273&modulo=967>>. Acesso em 28 de janeiro de 2009.

DIAS, E. C. Aspectos atuais da saúde do trabalhador no Brasil. In: ROCHA, L. E.; RIGOTTO, R. M.; BUSCHINELLI, J. T. P. (org) **Isto é trabalho de gente?** Vida, doença e trabalho no Brasil. São Paulo: Vozes, 1994.

DINIZ, E. P. H.; ASSUNCAO, A. A.; LIMA, F. de P. A.. Prevenção de acidentes: o reconhecimento das estratégias operatórias dos motociclistas profissionais como base para a negociação de acordo coletivo. **Ciência e saúde coletiva**, Rio de Janeiro, v. 10, n. 4, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232005000400014&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 23 de março de 2008.

GIACOMEL, A. E. *et al.* Trabalho e Contemporaneidade: o trabalho tornado vida. In: FONSECA, T. M. G. e KIRST, P. G. (org) **Cartografias e Devires: a construção do presente**. Porto Alegre: Editora UFRGS, 2003.

GLINA, D. M. R. *et al.* Saúde mental e trabalho: uma reflexão sobre o nexos com o trabalho e o diagnóstico, com base na prática. **Cadernos de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 17, n. 3, 2001. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2001000300015&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 20 de outubro de 2006.

GONZÁLEZ REY, F. L. **Pesquisa Qualitativa em Psicologia: caminhos e desafios**. São Paulo: Pioneira Thompson Learning, 2002.

_____. Psicologia Social e Saúde. In: SILVA, M. F. S. e AQUINO, C. A. B. (org) **Psicologia Social: desdobramentos e aplicações**. São Paulo: Escrituras Editora, 2004.

GRISCI, C. L. I.; SCALCO, P. D.; JANOVIK, M. S. Modos de trabalhar e de ser de motoboys: a vivência espaço-temporal contemporânea. **Psicologia Ciência e Profissão** [online], vol.27, n.3, p.446-461, setembro, 2007. Disponível em: <http://pepsic.bvs-psi.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1414-98932007000300007&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 17 de fevereiro de 2009.

IBRAHIM, F. Z. **Curso de Direito Previdenciário**. Rio de Janeiro: Impetus, 2008.

JACQUES, M. G. O nexos causal em saúde/doença mental no trabalho: uma demanda para a psicologia. **Psicologia & Sociedade**. Porto Alegre, v. 19, n. spe, p. 112-119, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822007000400015&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 24 de setembro de 2007.

LANCMAN, S. e UCHIDA, S. Trabalho e subjetividade: o olhar da psicodinâmica do trabalho. **Cadernos de psicologia social do trabalho**, v.6, p.79-90, dezembro, 2003. Disponível em: <http://pepsic.bvs-psi.org.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1516-37172003000200006&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 19 de junho de 2007.

LIMA, M. E. A.; ASSUNÇÃO, A. A. e FRANCISCO, J. M. S. D. Aprisionados pelos ponteiros de um relógio: o caso de um transtorno mental desencadeado no trabalho. In:

JACQUES, M. G.; CODO, W. (org) **Saúde Mental e Trabalho: leituras**. Petrópolis: Vozes, 2002.

LUQUE, A. G. (org). **Sociopsicología del trabajo**. Barcelona: Editorial UOC, 2006.

MANUAL DE DIAGNÓSTICO E ESTATÍSTICA DAS PERTURBAÇÕES MENTAIS - DSM-IV On Line. Disponível em: http://www.psicologia.com.pt/instrumentos/dsm_cid/dsm.php. Acesso em 21 de Outubro de 2006.

MARTINS, J. S. **A sociedade vista do abismo: novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais**. Petrópolis: Vozes, 2003.

MENDES, J. M. R. O acidente e a morte no trabalho: o verso e o anverso de uma história e a construção social de sua invisibilidade. In: JACQUES, M. G.; CODO, W. (orgs.) **Saúde Mental e Trabalho: leituras**. Petrópolis: Vozes, 2002.

MÉSZÁROS, I. Desemprego e Precarização: um grande desafio para a esquerda. In: ANTUNES, R (org). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

MIRANDA, L. L. Subjetividade: a (des) construção de um conceito. In: JOBIM e SOUSA, S. (org) **Subjetividade em Questão: a infância como crítica da cultura**. Rio de Janeiro, 7 letras, 2005.

MOTOQUEIROS X MOTORISTAS: Uma guerra sem data para terminar. **Programa da Tarde**. São Paulo, Record, 26 de setembro de 2007. Programa de TV.

NARDI, H. C. **Ética, Trabalho e Subjetividade: trajetórias de vida no contexto das transformações do capitalismo contemporâneo**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006.

NAVARRO, V. L.; PADILHA, V. Dilemas do trabalho no capitalismo contemporâneo. **Psicologia & Sociedade**, Porto Alegre, v. 19, n. spe1,2007 . Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822007000400004&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 11 de janeiro de 2008.

O BRASIL SOBRE DUAS RODAS. **Profissão Repórter**. São Paulo: Globo, 30 de agosto de 2007. Programa de TV.

POCHMANN, M. Desempregados no Brasil. In: ANTUNES, R (org). **Riqueza e Miséria do Trabalho no Brasil**. São Paulo: Boitempo, 2006.

SANTANA, V. et al . Acidentes de trabalho não fatais: diferenças de gênero e tipo de contrato de trabalho. **Cad. Saúde Pública** , Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, 2003 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2003000200015&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 24 de março de 2008.

SELIGMANN-SILVA, E. **Desgaste mental no trabalho dominado**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ: Cortez Editora, 1994.

SINDICATO DOS TRABALHADORES MOTOCICLISTAS DA CIDADE DE SÃO PAULO – SINDIMOTO. Disponível em: <<http://www.motoboy.org.br>>. Acesso em 17 de janeiro de 2009.

STAVENHAGEN, R. Classes sociais e estratificação social. In: FORACCHI, M. M. e MARTINS, J. S. (org) **Sociologia e Sociedade**. Rio de Janeiro: LTC, 1997.

STEINKO, A. F. **Clase, trabajo y ciudadanía: introducción a la existencia social**. Madrid: Biblioteca Nueva, 2004.

TSUTIYA, A. M. **Curso de Direito da Seguridade Social**. São Paulo: Saraiva, 2008.

VERONESE, A. M.; OLIVEIRA, D. L. L. C. de. Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção da saúde. **Cadernos de Saúde Pública** , Rio de Janeiro, v. 22, n. 12, 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2006001200021&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 23 de março de 2008.

VIEIRA, I. *et al* . Burnout na clínica psiquiátrica: relato de um caso. **Revista de Psiquiatria do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre, v. 28, n. 3, dezembro, 2006 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-81082006000300015&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 17 de fevereiro de 2009. doi: 10.1590/S0101-81082006000300015.

VILELA, R. A. G.; IGUTI, A. M.; ALMEIDA, I. M. Culpa da vítima: um modelo para perpetuar a impunidade nos acidentes do trabalho. **Cadernos de Saúde Pública** , Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, 2004 . Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-311X2004000200026&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em: 24 de março de 2008.