

Desvelando o bom e o ruim de ser moto taxista e educando para a saúde
Unveiling the good and the bad of being a taxi driver and educating for health
Desvelar lo bueno y lo malo de ser un mototaxi y educar para la salud

Recebido: 19/08/2020 | Revisado: 28/08/2020 | Aceito: 31/08/2020 | Publicado: 01/09/2020

Rosane Teresinha Fontana

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0391-9341>

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, Brasil

E-mail: rfontana@san.uri.br

Paloma de Fátima de Almeida Bolico

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4034-548X>

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, Brasil

E-mail: paloma.bolico@hotmail.com

Marina Manzoni Boff

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7622-9894>

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, Brasil

E-mail: marina_boff@hotmail.com

Rozelaine de Fátima Franzin

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7204-5281>

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, Brasil

E-mail: rozelaine@san.uri.br

Flávio Kieckow

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1337-6755>

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, Brasil

E-mail: fkieckow@san.uri.br

João Carlos Krause

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8674-9634>

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, Brasil

E-mail: krause@san.uri.br

Antônio Vanderlei dos Santos

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6015-4218>

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, Brasil

E-mail: vandao@san.uri.br

Francisco Carlos Pinto Rodrigues

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1203-3785>

Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, Brasil

E-mail: francisco@san.uri.br

Resumo

Objetivo: investigar aspectos positivos e negativos da profissão de moto taxista, na percepção de quem trabalha. **Método:** a pesquisa, transversal e descritiva, de abordagem quantitativa, foi desenvolvida junto a 45 moto taxistas de um município do interior do Rio Grande do Sul, em 2017. Utilizou-se como instrumento de coleta de dados um questionário estruturado. Os dados foram analisados utilizando-se a estatística descritiva e a distribuição da frequência. **Resultados:** dos participantes, 84% gostavam da profissão, visto que o horário é livre e podem conciliar outras atividades. Os principais danos à saúde física apontados por eles foram escoriações, fratura de membro superior, membro inferior e costela. E, os principais agentes de risco são os ergonômicos, pela posição corporal usada na motocicleta causando dores nas costas; biológicos pela exposição a mordidas de animais, físicos pela exposição à chuva, sol e frio e psicossociais pelo sentimento de desvalorização da sociedade frente a sua atividade. Utilizou-se uma página do *facebook* como um meio de educação em saúde a esse trabalhador. **Conclusão:** educação em saúde e campanhas de valorização social podem prevenir agravos nestes trabalhadores, promover sua saúde e auxiliar a população conhecer as vulnerabilidades, agregando valor à vida.

Palavras-chave: Motocicleta; Saúde do trabalhador; Riscos ocupacionais

Abstract

Objective: to investigate positive and negative aspects of the taxi driver profession, in the perception of who works. **Method:** the cross-sectional and descriptive research, quantitative approach, was developed with 45 motorcycle taxi drivers from a municipality in the interior of Rio Grande do Sul, in 2017. A structured questionnaire was used as an instrument of data collection. Data were analyzed using descriptive statistics and frequency distribution. **Results:** 84% of the participants enjoy their profession, as the time is free and can reconcile other activities. The main damages to physical health pointed out by them were abrasions, upper limb fracture, lower limb and cost. And, the main risk agents are ergonomic, because of the body position used on the motorcycle that causes back pain; biological by exposure to animal bites, physical by exposure to rain, sun and cold and psychosocial by the feeling of devaluation of society in relation to its activity. Use a facebook page as a means of health

education for this worker. **Conclusion:** health education and social valorization campaigns can prevent injuries to these workers, promote their health and help the population to know as vulnerabilities, adding value to life.

Keywords: Motorcycle; Worker's health; Occupational hazards

Resumen

Objetivo: investigar aspectos positivos y negativos de la profesión de taxista, en la percepción de quién trabaja. **Método:** la investigación transversal y descriptiva, enfoque cuantitativo, desarrolló con 45 mototaxis de un municipio del interior de Rio Grande do Sul, en 2017. **Se utilizó un cuestionario estructurado como instrumento de recolección de datos.** Los datos se analizaron mediante estadística descriptiva y distribución de frecuencias.

Resultados: El 84% de los participantes disfruta de su profesión, ya que el tiempo es libre y puede conciliar otras actividades. Los principales daños a la salud física señalados por ellos fueron abrasiones, fractura de miembro superior, miembro inferior y costo. Y, los principales agentes de riesgo son la ergonomía, por la posición del cuerpo utilizada en la motocicleta que provoca dolor de espalda; biológicos por exposición a mordeduras de animales, físicos por exposición a la lluvia, sol y frío y psicosociales por el sentimiento de desvalorización de la sociedad en relación a su actividad. Utilice la página de Facebook como medio de educación sanitaria para este trabajador. **Conclusión:** las campañas de educación en salud y valorización social pueden prevenir lesiones a estos trabajadores, promover su salud y ayudar a la población a conocer como vulnerabilidades, agregando valor a la vida.

Palabras clave: Motocicleta; Salud del trabajador; Riesgos laborales

1. Introdução

Na Classificação Brasileira de Ocupações, do Ministério do Trabalho e Emprego, a atividade do moto taxista está descrita no grupo 5191: Motociclistas e ciclistas de entregas rápidas; sob os títulos 5191-05: Ciclista mensageiro (Bikeboy, Condutor de bicicleta no transporte de mercadorias); 5191-10: Motofretista e 5191-15: Moto taxista. São profissionais que “coletam e entregam documentos, encomendas e mercadorias, e transportam passageiros. Realizam serviços bancários e de cartórios. Elaboram roteiros de trabalho, orientam passageiros, emitem recibos e preenchem protocolos. Trabalham seguindo as normas de segurança utilizando-se de EPIs e instalando itens de segurança nos veículos” (Brasil, 2002).

A lei nº 12.997, de 18 de junho de 2014, acrescenta à Consolidação das Leis do Trabalho que “são também consideradas perigosas as atividades de trabalhador em motocicleta”, que legisla o direito dos profissionais de receberem adicional de periculosidade, correspondente a 30% do salário do empregado, sem os acréscimos resultantes de gratificações, prêmios ou participações nos lucros da empresa. A NR 16 do Ministério do Trabalho, que trata de atividades e operações perigosas inclui o anexo 5, aprovado pela Portaria n.º 1.565, de 13 e outubro de 2014, assim redigido: “as atividades laborais com utilização de motocicleta ou motoneta no deslocamento de trabalhador em vias públicas são consideradas perigosas” (Brasil, 2014), reforçando a condição perigosa desta ocupação, especialmente pela exposição a acidentes de trânsito.

As estatísticas apontam o perigo desta ocupação, pois os índices do número de mortes em consequência de acidentes com motocicletas são crescentes. Em 2004, a mortalidade envolvendo motocicletas representou 14,2% de todos os óbitos relativos aos acidentes de trânsito; em 2014 alcançou 27,9%. O aumento da frota de automóveis e motocicletas é outro fator significativo para os acidentes de trânsito com este meio de transporte. A frota de motocicletas, em 2004 era de 7.123.476 veículos, e, em 2014, subiu para 23.027.875 (Corgozinho, Montagner & Rodrigues, 2018).

Além dos acidentes, os mototaxistas expõem-se a diversos outros agentes de risco, diariamente, sejam eles físicos, químicos, ergonômicos, biológicos, mecânicos e psicossociais decorrentes das condições precárias do processo operacional de suas atividades, tais como: exposição à chuva, sol e frio por tempo prolongado; desgaste físico e emocional em decorrência de cargas e ritmos de trabalho; mordida de cães; colisões; dores osteomusculares em virtude das horas trabalhadas sem conforto ergonômico; e risco de assaltos e violência. (Silva, Oliveira & Fontana, 2011.; Prazeres, Silva & Oliveira, 2016; Lima, Linhares, Farias, Medeiros, Camboim, & Sousa, 2016).

Um agravante para esta classe de trabalhadores, por se tratar de uma ocupação informal, está no fato de eles não possuírem proteção das Leis do Trabalho brasileira, em caso de acidentes de trânsito e adoecimento. Estudos demonstram que a contribuindo com a Previdência Social (INSS), ainda é precária entre estes trabalhadores, embora convivam, cotidianamente, com o desgaste físico, estresse, fadiga, perda de sono ou sono excessivo, situações que convergem para a diminuição da capacidade para o trabalho e para a ocorrência acidentes de trânsito (Silva, Oliveira & Fontana, 2011; Teixeira, Boery, Casotti, Araújo, Pereira, Ícaro, Rios, Amorim, Moreira, Boery & Sales, 2015; Teixeira, Mussi, Araujo, Boery, Casotti, Pereira, Santos, Boery & Mota, 2019).

A saúde, numa perspectiva contemporânea, desprende-se do conceito simplista de ser meramente a ausência de uma doença e está posto que o trabalho é um dos determinantes de adoecimento. Assim, processos de educação em saúde, desvinculados da arcaica visão higienista, sanitarista e biomédica, com foco na promoção da saúde agregam valor a vida e ao trabalho. Devem alicerçar-se em práticas emancipatórias, que contribuam para transformar saberes existentes, fomentando o desenvolvimento da autonomia e da responsabilidade dos indivíduos no cuidado com a sua saúde. Pode ser mais efetiva se for um processo que conduza a pessoa a refletir e compreender a sua situação de saúde e a do coletivo, e que oportunizem os indivíduos a decidirem os melhores mecanismos para promover, manter e recuperar sua saúde e prevenir agravos (Fontana, 2018).

Assim, capacitações teóricas que se utilizam somente de palestras e conferências, são estratégias não tão seguras para a educação em saúde de usuários. Em muitas situações e em muitos cenários de educação em saúde há necessidade de atitudes dinâmicas e uso de metodologias ativas pelos educadores, que possam envolver as pessoas de forma significativa e esteja implicada com o compromisso social assumido como cuidadores (Wegner, W.S, Silva, S.C, Kantorski, K.J.C., Predebon, C.M., Sanches, M.O & Pedro, E.N.R., 2016). A pedagogia freireana concebe a educação em saúde como um processo ensino-aprendizagem de troca, dialógico entre educador e educando, diante da realidade vivida. Ações educativas que se utilizam de metodologias ativas e de tecnologias de comunicação e informação, favorecem a construção coletiva, na qual as diferentes situações da realidade vivida são partilhadas entre os participantes, que socializam conhecimentos, experiências e sugestões (Fontana, Gaita & Rigo, 2017).

Isto posto, a relevância do estudo está em promover a valorização do trabalho do moto taxista, considerando que é um sujeito fundamental na dinâmica econômica dos municípios, e, por meio da educação saúde digital, conferir protagonismo a este profissional na cogestão da sua saúde. O estudo parte da seguinte questão de pesquisa: que agentes de risco estão expostos os moto taxistas, no cotidiano de sua atividade?

Assim, este estudo teve como objetivo geral investigar aspectos positivos e negativos da profissão de moto taxista, na percepção de quem trabalha.

2. Metodologia

Estudo transversal e descritivo de abordagem quantitativa, desenvolvido com 45 moto taxistas que trabalhavam em um município situado ao noroeste do Rio Grande do Sul. Na

execução da pesquisa foram visitados todos os pontos de moto táxi do município em estudo, aproximadamente 12 pontos, escolhidos conforme acessibilidade. O número de trabalhadores em cada ponto é variável, variando de 5 a 10, em média. Nos casos em que os profissionais não se encontravam no posto de trabalho, novos contatos foram feitos. Foram critérios de inclusão para participar da pesquisa: ser moto taxista há, pelo menos, um ano, ter 18 anos ou mais; estar em exercício ativo no momento da pesquisa e aceitar participar.

Os dados foram coletados mediante um questionário estruturado, autoaplicável, após consentimento dos profissionais. Optou-se por fazer três visitas aos pontos para coletar os dados com os trabalhadores que estivessem presentes. Os pesquisadores aguardavam os pesquisados responderem para então guardar o instrumento em uma urna. Esse instrumento, elaborado pelos pesquisadores, versou sobre informações sócio demográficas, e, satisfações e insatisfações, envolvendo questões trabalhistas e de agentes de risco ocupacional. Os dados foram analisados utilizando-se a estatística descritiva e a distribuição da frequência.

Tendo em vista a ética da pesquisa, o estudo respeitou a Resolução 466/12, do Conselho Nacional de Saúde, que regulamenta a Pesquisa em Seres Humanos. O projeto foi desenvolvido mediante parecer favorável do Comitê de Ética da Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões, campus Santo Ângelo/RS, sob número 2.322.533, e dos gestores dos pontos de moto táxi do município em estudo, mediante a assinatura da Declaração de Instituição coparticipante. Aos sujeitos que aceitaram participar da pesquisa foi solicitado que assinassem um Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.

3. Resultados e Discussão

Caracterização dos participantes

Participaram do estudo 45 mototaxistas. A pesquisa revelou que 56% destes têm mais de 35 anos de idade e 71% destes constituem família com um a três dependentes. Quanto ao tempo de profissão, 29% têm de 7 a 10 anos de profissão; 27% de 4 a 7 anos e 24% mais de 10 anos. A maior parte trabalha mais de 8 horas por dia (84%). Dos pesquisados, 64% relataram exercer outro trabalho além da atividade de moto taxista. Os mais citados foram: músico; entregador de pizza, lanches e documentos; e, pedreiro. Estas informações demonstram que este profissional passa longas horas em jornadas de trabalho, favorecendo o cansaço e as doenças ocupacionais, e, contrapõem ao estudo realizado por Teixeira, Boery, Casotti, Araújo, Pereira, Ícaro, Rios, Amorim, Moreira, Boery .& Sales, (2015), no qual foi

verificado que 86,5% dos moto taxistas pesquisados não possuíam outro trabalho ou ocupação.

Aspectos positivos e negativos no cotidiano de trabalho do moto taxistas

Quando questionados se gostam da profissão, 84% responderam positivamente. O horário livre foi a resposta mais citada (82%), seguido da possibilidade de conciliar a profissão com outro emprego (42%) e boa remuneração (27%), conforme mostra a Tabela 1.

Tabela 1- Aspectos satisfatórios da profissão de moto taxista, RS (2019).

Aspectos Satisfatórios	Frequência	%
Horário livre	37	82%
Possibilidade de conciliar com outro emprego	19	42%
Salário bom	12	27%
Conhecer pessoas	11	24%
Não possuir chefe	7	16%
Valorização	5	11%
Total	91	*

* Mais de uma resposta citada. Fonte: Dados da pesquisa, (2017).

Por outro lado, vários entrevistados manifestaram insatisfação com os diversos fatores de risco da profissão, conforme demonstrado na tabela 2. O risco de acidente (80%) e o risco de assalto (78%) constituem os principais pontos negativos da profissão para os pesquisados. Outros aspectos que geram insatisfação são as dores no corpo (47%), agente de risco ergonômico para esta classe trabalhadora.

Dados semelhantes foram identificados em um estudo feito por Lima, Linhares, Farias, Medeiros, Camboim. & Sousa (2016) em que o acidente de trânsito e o assalto, respectivamente, foram os maiores agentes de risco ocupacional desta profissão, situação que demonstra que ainda há lacunas quanto aos investimentos do poder público na segurança e nas condições de trabalho destes trabalhadores.

Em um estudo realizado com motoristas de ônibus e aplicável a este estudo, os autores referem que o ambiente em que se operacionaliza o trabalho de quem é motorista por

profissão é o trânsito, composto por uma realidade constante, repetitiva e surpreendente, visto que a cada dia surge uma nova possibilidade, implicada com diferentes aspectos, ou seja, o clima, os acidentes e os incidentes, a violência, as obras, os relacionamentos interpessoais na prestação do serviço, entre outros (Alcântara, Silva, Pereira, Silva & Flores, 2020).

Tabela 2- Aspectos insatisfatórios da profissão de moto taxista, RS, 2019.

Aspectos Insatisfatórios	Frequência	%
Risco de acidente	36	80%
Risco de assalto	35	78%
Dor nas costas	17	38%
Não ter previdência	15	33%
Não ter carteira assinada	14	31%
Exposição ao frio no inverno	13	29%
Exposição à chuva	11	24%
Desrespeito das pessoas	11	24%
Risco com animais	10	22%
Desvalorização da profissão	10	22%
Não ter férias	7	16%
Não ter regulamentação da profissão	7	16%
Exposição ao calor no verão	7	16%
Trabalhar mais de 8 horas	5	11%
Não ter folgas	4	9%
Outras dores	4	9%
Colegas não são companheiros	2	4%
Total	278	*

* mais de uma resposta citada*. Fonte: Dados da pesquisa, 2017.

Fatores ligados aos direitos trabalhistas, tais como “não ter previdência” (33%), “não ter carteira assinada” (31%), “não ter regulamentação da profissão”(16%), “não ter férias”

(16%), “trabalhar mais de 8 horas”(11%) e “não ter folgas”(9%) totalizaram 116% (mais de uma resposta foi citada), das respostas sobre suas insatisfações. O trabalhador dessa atividade informal aprecia a flexibilidade da jornada de trabalho; possibilidade de renda maior do que a do mercado formal; acesso contínuo aos rendimentos (recebem diariamente), entre outros, porém, “ao optar pelo trabalho informal, há desvantagens como: a ausência de direitos que seriam assegurados no mercado formal, tais como aposentadoria, seguro desemprego, garantia de um plano de saúde e férias regulamentares” (Macedo, Costa & Justo, 2019).

Note-se que, no mercado informal de trabalho brasileiro, uma das profissões que mais cresce é a dos motociclistas profissionais, sejam *motoboys* e/ou moto táxis e a falta de notificação dos acidentes contribui ainda mais para a manutenção do trabalho informal, visto a imprecisão de dados oficiais. A falta de registro em carteira de trabalho e de, conseqüente gozo dos seus direitos trabalhistas e previdenciários, obtidos com a inserção na Previdência Social, por meio do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), impedem que o moto taxista goze da proteção da legislação trabalhista e, diante de precárias condições de trabalho, adoecimento e/ou acidentes, podem ter redução da capacidade para o trabalho e conseqüente diminuição da qualidade de vida (Teixeira, Mussi, Araujo, Boery, Casotti, Pereira, Santos, Boery & Mota, 2019; Corgozinho, Montagner & Rodrigues, 2018; Macedo, Costa & Justo, 2019).

Os riscos físicos como a exposição ao frio (29%), chuva (24%) e calor (16%), os agentes de risco biológico, como a possibilidade de mordidas de cães (22%) e, os agentes de risco psicossocial, como desrespeito por parte das pessoas (24%), desvalorização da profissão (22%), falta de companheirismo dos colegas (4%) foram, também mencionados como fatores de insatisfação. como a motocicleta é um meio de transporte desprovido de proteção à chuva, frio, calor, é inegável à exposição deste trabalhador à altas e/ou baixas temperaturas e a intempéries do tempo. Dados semelhantes foram encontrados em outros estudos (Teixeira, Boery, Casotti, Araújo, Pereira, Ícaro, Rios, Amorim, Moreira, Boery & Sales, 2015).

Os aspectos psicossociais do trabalho e a qualidade de vida dos moto taxistas necessitam “maior atenção dos profissionais de saúde, pesquisadores e gestores dos diversos órgãos de segurança, saúde do trabalhador e do trânsito nas diferentes esferas de governo, no sentido de implementar estratégias e ações” para qualificar a vida e o trabalho destes trabalhadores (Teixeira, Boery, Casotti, Araújo, Pereira, Ícaro Rios, Amorim, Moreira, Boery, & Sales, 2015, p. 108).

Quanto aos acidentes, 67% relataram não ter sofrido nenhum, no último ano. A maioria (92%) respondeu que não havia passageiro neste momento. Dos 33% que sofreram acidente, a maioria (77%) atribuiu a outro veículo a responsabilidade pelo acidente, aos pedestres 15%, e a si próprio, 8%. Entre os pesquisados que sofreram acidentes, 64% chamaram o Serviço de Atendimento móvel de Urgência (SAMU) e todos (100%) manifestaram satisfação com o atendimento. Vale mencionar que os motociclistas representam a metade das pessoas que ficam internadas na rede pública em decorrência de acidentes, e que acionam o SAMU e demais recursos, como o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) (Corgozinho & Montagner, 2017).

Dos acidentados, 91% dos participantes relataram ter se lesionado. Dentre as lesões sofridas foram prevalentes as escoriações, fratura de membro superior, membro inferior e costelas, semelhantemente ao estudo realizado por Prazeres, Silva e Sanchez (2016), o qual apontou que 87,6% dos participantes tiveram alguma parte do corpo comprometida em decorrência de acidentes de trânsito, sendo prevalentes as lesões de membro inferiores e membros superiores. Resultados da pesquisa de Silva, Oliveira e Fontana (2011), realizada no interior do Rio Grande do Sul, junto a moto taxistas, identificaram que 58,33% já haviam sofrido acidente durante o exercício da profissão e todos destacaram que usavam apenas o capacete como meio de proteção. Lima, Linhares, Farias, Medeiros, Camboim, & Sousa (2016), da mesma forma, identificaram que os moto taxistas usavam equipamentos de proteção individual, contudo não faziam uso de todos que eram preconizados à sua prática.

Uma investigação realizada por Almeida, Medeiros, Pinto, Moura & Lima (2016) realizada no interior do Rio Grande do Norte, demonstrou que a prevalência de acidentes envolvendo moto taxistas foi de 63,6%, dos quais 26,6% referiram algum tipo de agravo na face ou região maxilo-mandibular. Válido é destacar que, de acordo com relatos dos participantes deste estudo, nenhum usava outros equipamentos de proteção individual (EPI), tais como colete refletivo ou equipamento de proteção da moto, semelhante ao estudo em tela, em que o uso de EPI se restringe ao capacete.

Conforme a lei nº 12.009 de 29 de julho de 2009, os trabalhadores moto taxistas devem usar colete de segurança com dispositivo refletivo e instalar equipamentos de segurança nas motos, tais como "protetor de motor mata-cachorro, fixado no chassi do veículo, destinado a proteger o motor e a perna do condutor em caso de tombamento [...] e aparador de linha antena corta-pipas". É obrigatória a utilização destes equipamentos, porém ainda persiste a negligência por parte dos profissionais e dos órgãos fiscalizadores. Esta lei

prediz que cada município deve criar suas leis específicas para regulamentar a profissão seguindo as diretrizes da legislação federal (Brasil, 2009).

Questionados sobre o que gostariam que mudasse na profissão, os participantes apontaram, respectivamente, maior valorização da ocupação pela sociedade, legislação que beneficie o mototaxista; menos preconceito em relação à atividade; diminuição do preço do combustível; melhorias na pavimentação do município; mais facilidade para a compra de motos novas.

Considera-se fundamental inserir algumas recomendações que podem ser exploradas por profissionais de saúde para a promoção da saúde física e mental do trabalhador moto taxista, e preditivas de melhorias na qualidade de vida e trabalho destes profissionais. Recomenda-se sensibilizar para:

-A importância de observar as leis de trânsito, quanto ao uso de equipamentos de proteção individual (EPI), do tipo capacete fechado e ajustado (com viseira ou óculos), calçado fechado e reforçado, jaquetas e calças resistentes (jaqueta de couro, macacão, calça comprida), luvas, roupa adequada para os dias de chuva, colete reflexivo, além de equipar a motocicleta aparador de linha antena corta-pipas, retrovisores, faixas refletivas, sinalizadores laterais, alça lateral, revestimento para o cano de descarga e ‘mata-cachorro’ (equipamento utilizado na parte inferior da motocicleta que evita o contato do piloto ou passageiro com o motor). São determinantes para o uso do EPI, a importância atribuída pelos mototaxistas ao seu uso, as dificuldades econômicas para aquisição dos equipamentos, os aspectos estéticos, a sensação de incômodo, a obrigatoriedade prevista pela legislação e até mesmo o desconhecimento dos equipamentos (Teixeira, Santos, Sales, Moreira, Boery, Boery, Santos, R.A & Mota, 2014), daí a seriedade a ser dada a essa sensibilização.

-Respeitar outros condutores, colegas, pedestres e leis, no trânsito. A infração de trânsito compreende a inobservância de qualquer preceito do CTB (Código de Trânsito Brasileiro), da legislação complementar ou das Resoluções do Contran (Conselho Nacional de Trânsito), sendo o infrator sujeito às penalidades, classificadas em: Advertência por escrito, Multa, Suspensão do direito de dirigir, Apreensão do veículo, Cassação da Carteira Nacional de Habilitação (CNH), Cassação da permissão para dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem (Brasil, 2019).

-Evitar, na medida do possível, a sobrecarga de trabalho para minimizar o estresse. Respeitar os limites de fadiga e o cansaço do corpo irá preservá-lo de doenças. A sobrecarga de trabalho e o estresse gerado diminuem as suas defesas e os expõe a problemas de saúde,

como cefaleia, enxaqueca, gripe, entre outras. Dependendo de suas percepções, as pessoas podem reagir aos estressores positiva ou negativamente. “Neste último caso, tem-se o fenômeno de *strain*, termo que abrange a diversidade de respostas negativas que são emitidas como consequência da exposição aos estressores” e que implicam em respostas de natureza psicológicas, fisiológicas e comportamentais (Paschoal & Tamayo, 2004, p.47). Agravos desta natureza podem impedir o profissional de exercer o seu trabalho e pode afetar diretamente na sua renda, situação que passa a ser um problema social e de saúde pública.

-Dormir regularmente é fundamental para restaurar diversas funções do organismo. Distúrbios do sono estão associados ao desenvolvimento de transtornos psiquiátricos como depressão. O sono é uma função biológica fundamental na consolidação da memória, na visão binocular, termo regulação, conservação e restauração da energia, na restauração do metabolismo energético cerebral. As perturbações do sono podem ocasionar alterações no funcionamento físico, ocupacional, cognitivo e social do indivíduo, além de comprometer a qualidade de vida (Muller & Rocha, 2007). Trabalhadores que invertem seu ritmo biológico, na escala de trabalho fixa noturna ou rotativa, podem sofrer com a falta e/ou distúrbios do sono, além de agravos metabólicos e nutricionais, imunossupressão, doenças crônicas, câncer, disfunções musculoesqueléticas, ansiedade, estresse e depressão, assim como, com a redução do estado de alerta, do desempenho, favorecendo riscos de acidentes (Mello, Narciso, Mello & Ruiz, 2015). Um moto taxista com sono pode envolver-se em um acidente por falta de atenção e por demora na tomada de decisão, considerando a rapidez de processamento necessário para um trânsito rápido.

-Praticar exercícios físicos regularmente: as longas horas de atividade, a posição não ergonômica do trabalho do moto taxista e a tensão do trânsito contribuem para que este profissional sinta dores musculares no corpo. A atividade física é uma ótima prática para recuperação física e mental do corpo. Para melhorar a qualidade de vida, a atividade física é muito benéfica, tanto na prevenção quanto no retardo de algumas doenças crônicas, cada vez mais frequentes no indivíduo da sociedade moderna. Porém, os níveis de atividade física no trabalho vêm caindo nas últimas décadas por conta das inovações tecnológicas e suas praticidades, resultando em um “ambiente propício para a inatividade física e juntamente com alimentação excessiva e errônea para um estilo de vida incorreto” (Jesus, Oliveira, Badaró & Ferreira, 2017, p.1).

-Alimentação saudável: o excesso de trabalho identificado na pesquisa, com mais de 8h por dia, contribui para que o profissional moto taxista tenha uma alimentação baseada em lanches rápidos (*fast food*), rico em produtos nem sempre saudáveis. Recomenda-se respeitar

os horários das refeições, preparar alimentos in natura ou minimamente processados, utilizar óleos, gorduras, sal e açúcar em pequenas quantidades ao temperar e evitar o consumo de alimentos ultra processados (biscoitos recheados, salgadinhos) (Brasil, 2015a).

-Manter boas relações no trabalho contribui para a saúde mental. Demonstração de simpatia e a busca de relações harmoniosas com os colegas pode contribuir para a promoção de boas relações, desde que haja “transparência nessas atitudes de modo que não sejam negligenciados aspectos de uma comunicação efetiva e autêntica - o que poderia mascarar situações conflituosas que devem ser dialogadas e resolvidas para o alcance dos objetivos do grupo”. A comunicação funciona como uma significativa contribuição para a melhoria das relações intergrupais, visto que possibilita expor problemas vivenciados na convivência que podem ser discutidos para que se chegue a um consenso satisfatório a todos (Marinho *et al.*, 2016, p. 4612).

-Vacinação em dia: considerando a possibilidade da ocorrência de lesões, decorrente de quedas e mordidas de animais, e de infecções respiratórias pela exposição ao frio e chuva, as vacinas contra o tétano e gripe, podem ser fundamentais na manutenção da saúde contra doenças infecciosas e/ou transmissíveis. Vacinas contra hepatite, caxumba, rubéola, contra o HPV, também podem agregar valor à saúde deste trabalhador.

-Evitar tabagismo, uso de álcool e outras drogas. Os efeitos patológicos do uso do álcool sobre o Sistema Nervoso Central (SNC) advém de qualquer nível do neuroeixo incluindo o encéfalo, nervos periféricos e músculos. Traumatismos craneoencefálicos por conta de acidentes causados por motoristas embriagados são frequentemente citados como consequência do álcool sobre o SNC (Haes, Clé, Nunes, Roriz-Filho. & Moriguti, 2010), além de que, a impulsividade e o abuso de álcool ou drogas, característicos de algumas pessoas, são fatores que contribuem para a maior incidência de acidentes de trânsito nesse (Schmoelle, Ascari & Silva; 2018). A Lei n. 13.103, de 2 de março de 2015 (Brasil, 2015b), prevê que os condutores das categorias C, D e E deverão submeter-se a exames toxicológicos para a habilitação e renovação da Carteira Nacional de Habilitação. Os exames são realizados mediante a coleta de cabelo, pele ou unhas com o objetivo de detectar o consumo de substâncias psicoativas que comprometam a capacidade de direção.

-Visita periódica a unidade de saúde para consulta com profissionais de saúde; exames laboratoriais de rotina; verificação periódica de seus sinais vitais (Frequência Cardíaca, Frequência Respiratória, Temperatura e Pressão Arterial), entre outros são fundamentais para a saúde física e mental.

-Fomento a criação de sindicatos e outras organizações que possam lutar por melhores condições de trabalho e por políticas públicas que dignifiquem o trabalho nesta atividade. É necessário sensibilizar gestores, profissionais implicados na normatização e fiscalização do trânsito e na atenção à saúde do trabalhador para maior empenho com a promoção da saúde desse grupo de trabalhadores e com a elaboração e implementação de políticas públicas de segurança e proteção, visto que tem potência para contribuir para a redução da morbimortalidade associada ao trabalho e para a promoção da qualidade de vida de trabalhadores que utilizam a motocicleta para trabalhar (Teixeira, Mussi, Araujo, Boery, Casotti, Pereira, Santos, Boery & Mota, 2019).

O *facebook* como ferramenta para educação

A fim de contribuir para a prevenção de acidentes e promoção da saúde dos mototaxistas, optou-se por elaborar uma página no *facebook* para socialização das práticas educativas propostas junto a estes profissionais. A página foi denominada “CUIDE-SE BEM MOTOTAXISTA” e está composta por informações que podem agregar valor à vida e ao trabalho desta atividade e deste público, na sua grande maioria, masculino. A atenção à saúde dos mototaxistas, na página do *facebook*, está configurada com orientações acerca da importância do exercício físico, da alimentação adequada, dicas sobre o uso de EPIs, como evitar o estresse, entre outros. A figura 1, mostra uma imagem da página criada no *facebook*.

No momento da elaboração da página foi feita uma nova visita aos pontos pesquisados a fim de divulgá-la e obter sugestões. Acessos foram feitos, mas sugestões não recebeu-se nenhuma. Ainda está ativa e com potência para promover a saúde destes trabalhadores e/ou prevenir agravos.

Parafraseando Brito, Mendes & Santos Neto (2018, p.991), pode-se inferir que práticas de educação, prevenção de agravos, promoção e abordagens em grupo devem ser incentivadas e adicionadas às ações das unidades de saúde. Um “maior envolvimento dos diversos profissionais nestas atividades poderá qualificar a assistência prestada à população por meio da abordagem interprofissional e também favorecer o rompimento com as práticas médico-centradas nos serviços de saúde”, práticas que devem ser trabalhadas junto aos profissionais em serviço, assim como durante a graduação da área de saúde.

Figura 1- Página “Cuide-se bem Mototaxista” criada no facebook.



Fonte: *facebook*, (2018).

4. Considerações Finais

Este estudo teve como objetivo investigar aspectos positivos e negativos da profissão de moto taxista, na percepção de quem trabalha. Observou-se que a maioria dos pesquisados afirmou gostar da sua atividade, principalmente por dispor de tempo livre e porque podem conciliar com outra atividade laboral. Podem-se destacar como principais aspectos insatisfatórios da profissão identificados, o risco de acidentes, risco de assalto, dores nas costas pela posição não ergonômica, risco biológico pela exposição a mordidas de animais, físicos pela exposição a chuva, sol e frio e psicossociais pelo sentimento de desvalorização da sociedade frente a sua atividade.

A falta de direitos previdenciários pela informalidade característica da profissão foi de grande destaque, na fala dos participantes, demonstrando a necessidade de elaboração de políticas públicas que assegurem direitos trabalhistas. Profissionais de saúde, por sua vez, devem envolver-se com atividades de educação em saúde a estes trabalhadores, em seus territórios, a fim de promover a saúde e prevenir agravos a esses trabalhadores.

O estudo apresentou algumas limitações decorrentes da recusa de alguns mototaxistas em participar da pesquisa, sendo que alguns referiram ser em razão de possível indisposição ou animosidade com o ‘dono’ do ponto de táxi. Sugerem-se estudos que caracterizem agravos a esses trabalhadores e, possam ser associados a consolidação de políticas necessárias à melhoria da qualidade de trabalho, para que a profissão saia da informalidade e seja tratada com a dignidade que merece.

Referências

Alcantara, V. C. G. de, Silva, R. M. C. R. A., Pereira, E. R., Silva, D. M. da, & Flores, I. P. (2020). Traffic in the understanding of bus drivers: possibilities of interdisciplinary care. *Research, Society and Development*, 9(3), e36932369. <https://doi.org/10.33448/rsd-v9i3.2369>

Almeida, G. C. M., Medeiros, F.C.D., Pinto, L.O., Moura, J.M.B.O. & Lima, K.C. (2016) Prevalence and factors associated with traffic accidents involving motorcycle taxis. *Revista Brasileira de Enfermagem*, 69(2), 359-65. <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7167.2016690223i>

Brasil (2002). Ministério do Trabalho e Emprego. *Portaria nº 397, de 09 de outubro de 2002* Aprova a Classificação Brasileira de Ocupações. [citado 2019 mar 15]. Disponível em: <http://www.mtecbo.gov.br/cbsite/pages/legislacao.jsf>

Brasil (2009). Ministério do Trabalho e Emprego. *Lei 12.009, de 29 de julho de 2009*. Regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, "moto taxista", em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e "motoboy", com o uso de motocicleta. [citado 2019 mar 15]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2009/Lei/L12009.ht.m .

Brasil (2014). Ministério do Trabalho e Emprego. *Portaria 1.565 de 13.10.2014*, aprova o anexo 5 da Norma Regulamentadora nº 16. Anexo 5 - Atividades perigosas em motocicleta. Brasília.

Brasil (2019). Departamento Nacional de trânsito (DETRAN). *Perguntas frequentes* (infrações de trânsito). [citado 2019 jun 20]. Disponível em: <https://detran.to.gov.br/infracao/perguntas-frequentes/>.

Brasil (2015 a). Ministério da Saúde. *Dez passos para alimentação saudável*. [citado 2019 abr 18]. Disponível em: http://dab.saude.gov.br/portaldab/biblioteca.php?conteudo=publicacoes/folder_10_passos_alimentacao_saudavel

Brasil (2015b). Ministério do Trabalho e Emprego. *Lei nº 13.103, de 2 de março de 2015*. Dispõe sobre o exercício da profissão de motorista; altera a Consolidação das Leis do Trabalho - CLT, e dá outras providências, Brasília.

Brito, G. E. G., Mendes, A. C. G. & Santos Neto, P. M. (2018). O trabalho na estratégia saúde da família e a persistência das práticas curativistas. *Trabalho, Educação e Saúde*, 16(3), 975-995. Epub August 02, 2018. <https://doi.org/10.1590/1981-7746-sol00164>

Corgozinho, M. M. & Montagner, M. A. (2017). Vulnerabilidade humana no contexto do trânsito motociclístico. *Saúde Sociedad*, 26(2), 545-555.

Corgozinho, M. M., Montagner, M. A & Rodrigues, M. A. C (2018). Vulnerabilidade sobre duas rodas: tendência e perfil demográfico da mortalidade decorrente da violência no trânsito motociclístico no Brasil, 2004-2014. *Cadernos Saúde Coletiva*, 26(1).

Fontana, R. T., Gaita, M. C. & Rigo, A. B. (2017). *A educação em saúde no contexto das práticas do profissional de saúde*. In: IV Congresso Internacional de Ciência e Tecnologia. Anais... Santo Ângelo: Universidade Regional Integrada do Alto Uruguai e das Missões; Campus de Santo Ângelo/RS/BR.

Fontana, R. T. (2018). O processo de educação em saúde para além do hegemônico na prática docente *Contexto & Educação*, 33(106): 85-98.

Haes, T. M., Clé, D. V., Nunes, T. F., Roriz-Filho, J. S. & Moriguti, J. C. (2010). Álcool e sistema nervoso central. *Medicina*, 43(2): 153-163. <https://doi.org/10.11606/issn.2176-7262.v43i2p153-163>

Jesus, C. F. , Oliveira, R. R, Badaró, A .C., & Ferreira, E. F. (2017)l. Nível de atividade física de estudantes da área da saúde de uma instituição superior particular de Ubá-MG. *Revista Brasileira de Prescrição e Fisiologia do Exercício*, 11(68), 565-573.

Lima, M. M, Linhares, A. C. F., Farias, M. M., Medeiros, H. R. L., Camboim, F. E. F. & Sousa M. N. A. (2016). Identificação dos riscos ocupacionais e medidas protetivas de segurança laboral: estudo com grupo de moto taxistas. *Arq. Ciênc. Saúde*, 23(4); 89-94

Macedo, A. R., Costa, F. T. B; & Justo, J. S. O (2019). O mototaxista no mundo do trabalho: precarização, desemprego e informalidade. *Revista Subjetividades*, 19(1), e7257. DOI: 10.5020/23590777.rs.v19i1.e7257

Marinho, F. P. (2016). Relacionamento interpessoal de docentes de enfermagem: conflitos e desafio. *Revista on line de Pesquisa Cuidado é Fundamental*, 8(3), 4609-4615. doi: 10.9789/2175-5361.2016.v8i3.4609-4615

Mello, M. T. Narciso, F. V, Mello, A. S. & Ruiz, F. S. (2015). Transtornos do sono e segurança do trabalho. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 15ª Região*, 46, 85-98.

Müller, M. R. & Rocha, S. S (2007). Impacto dos transtornos do sono sobre o funcionamento diário e a qualidade de vida. *Estudos de psicologia*; 254(4), 519-28. <http://dx.doi.org/10.1590/S0103-166X2007000400011>.

Paschoal, T. & Tamayo, A. (2004). A. Validation of the work stressscale. *Estudos de Psicologia*, 9(1), 45-52

Prazeres, S. S., Silva, D. C. M. & Sanchez, M. O (2016). A ocorrência de acidentes ocupacionais com condutores de motocicleta durante o transporte de passageiros. *Revista Pesquisa e Saúde*, 17(3), 166-169.

Schmoeller, A. A., Ascari, R. A. & Silva, O. M. (2018) Mortalidade por acidentes de trânsito com motocicletas entre 2003 a 2012: perfil epidemiológico. *Revista Uningá Review*, 24(2).

Silva, M. B., Oliveira, M. B . & Fontana, R. T. (2011) Atividade do moto taxista: riscos e fragilidades autorreferidas. *Revista Brasileira de Enfermagem*, Brasília, 64(6), 1048-55.

Teixeira, J. R. B, Santos, N. A, Sales, Z. N, Moreira, R .M., Boery, R N. S. O, Boery, E. N, Santos, R. A & Mota, T. N. (2014). Utilização dos equipamentos de proteção individual por mototaxistas: percepção dos fatores de risco e associados. *Cadernos de Saúde Pública*, 30(4), 885-890. <https://doi.org/10.1590/0102-311X00129913>

Teixeira, J. R. B., Boery, E. N., Casotti, C. A., Araújo, T. M., Pereira, R., Ícaro J. S. R., Rios, M. A., Amorim, C. R., Moreira, R. M., Boery, R. N. S. O. & Sales, Z. N. (2015). Associação entre aspectos psicossociais do trabalho e qualidade de vida de mototaxistas. *Cadernos de Saúde Pública*, 31(1), 97-110. <https://doi.org/10.1590/0102-311X00214313>

Teixeira, J. R. B., Mussi, F.C., Araujo, T. M., Boery, E. N, Casotti, C. A, Pereira, R., Santos, C. A. S. T., Boery, R. N. S .O. & Mota, T. N. (2019). Fatores associados à capacidade para o trabalho de mototaxistas. *Ciência & Saúde Coletiva*, 24(10), 3957-3967. Epub September 26, 2019.<https://doi.org/10.1590/1413-812320182410.24702017>

Wegner, W. S, Silva, S. C, Kantorski, K .J. C., Predebon, C. M., Sanches, M. O & Pedro, E. N .R. (2016). Educação para cultura da segurança do paciente: Implicações para a formação profissional. *Escola Anna Nery*, 20(3), e20160068. Epub June 07, 2016.<https://doi.org/10.5935/1414-8145.20160068>

Porcentagem de contribuição de cada autor no manuscrito

Rosane Teresinha Fontana 15%

Paloma de Fátima de Almeida Bolico 15%

Marina Manzoni Boff 15%

Rozelaine de Fatima Franzin 15%

Flavio Kieckow 10%

João Carlos Krause 10%

Antonio Vanderlei Dos Santos 10%

Francisco Carlos Pinto Rodrigues 10%