

YONÁ GONÇALVES BRANDÃO

ANÁLISE SOBRE O COMPORTAMENTO DE RISCO DOS TRABALHADORES DO
SETOR DE ENTREGAS RÁPIDAS (*DELIVERY*)

São Paulo – SP

2021

YONÁ GONÇALVES BRANDÃO

ANÁLISE SOBRE O COMPORTAMENTO DE RISCO DOS TRABALHADORES DO
SETOR DE ENTREGAS RÁPIDAS (*DELIVERY*)

Monografia apresentada à Escola Politécnica da
Universidade de São Paulo para a obtenção do
título de Especialista em Engenharia de
Segurança do Trabalho

São Paulo – SP

2021

DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho aos meus pais Valéria e Adenilson e minha irmã Yolanda que são incansáveis em acreditar em mim e torcer pelo meu sucesso pessoal e profissional.

A minha amiga de classe Gabriela que foi minha base central durante todo o período de aulas.

E, por fim, faço minha singela homenagem ao meu marido João que esteve ao meu lado e acompanhou os anos de dedicação para a conclusão deste curso.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos professores e funcionários do PECE - Programa de Educação Continuada da Poli - USP que durante esses anos foram resilientes e enfrentaram os desafios do momento pandêmico com confiança de que todo o esforço é válido quando há uma incansável vontade de dividir o conhecimento.

Todo obstáculo é destruído pelo rigor.

(Leonardo da Vinci)

RESUMO

BRANDÃO, Yoná G. **Análise sobre o comportamento de risco dos trabalhadores do setor de entregas rápidas (*delivery*)**. 2021. 43f. Monografia (Especialização em Engenharia de Segurança do Trabalho) – Programa de Educação Continuada, Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

Neste estudo procurou-se levantar os determinantes socioeconômicos e comportamentais sobre a conduta de risco de uma parte dos motociclistas profissionais. Este processo decorreu a partir de uma linha do tempo histórica, política e sociológica do processo de reorganização e evolução do mercado de trabalho. Houve ao longo do tempo a necessidade de adaptação do mercado para modelos produtivos ajustados aos requisitos de flexibilidade, ou como referenciado neste trabalho, para o regime de acumulação flexível. Em decorrência, ampliou-se o setor de serviços, não apenas como vicissitude para empregar as pessoas economicamente ativas, mas, sobretudo, como decorrência de uma demanda da sociedade contemporânea. Este novo modelo alçou a logística de transporte conhecida como *last-mile* para um setor estratégico da cadeia produtiva, pois a cada compra via *e-commerce* ou a cada solicitação do cliente final via telefone demandando um produto ao fornecedor é instantaneamente acionada uma rede de motociclistas profissionais que transportam ao destino final produtos das mais diversas naturezas ou, atuam como agentes facilitadores de serviços de cunho burocráticos. Há um descompasso entre as demandas de adaptação dos modelos de acumulação flexível, com os espaços urbanos e a mobilidade das grandes cidades, e exatamente como pacificador deste contraste entre a mobilidade urbana rígida e a flexibilização dos meios de produção e serviços que a força de trabalho dos motoboys têm especial atuação. Contudo, para esses profissionais há uma inegável precarização de suas atividades, que são prioritariamente terceirizadas e autônomas, com remuneração associada à produtividade e altos níveis de cobrança pela efetivação do menor tempo possível a cada entrega. Todos esses agentes culminam em um

comportamento nem sempre seguro por parte dos motociclistas profissionais, gerando grandes riscos para o condutor e para os outros usuários da via.

Palavras chaves: Comportamento. Risco. Terceirização. Motociclista. Motocicleta.

ABSTRACT

In this study, we sought to survey the socioeconomic and behavioral determinants of the risk behavior a part of professional motorcyclists. This process took place from a historical, political and sociological timeline perspective and the reorganization and evolution of the labor market. As the reader will be able to read, there was a need to adapt the market for production models adjusted to the new requirements of flexibility, or as referenced in this work, for the flexible accumulation regime. As a result, the service sector was expanded, not only as a vicissitude to employ economically active people, but also as a result of a demand changes in contemporary society. This new model has evaluated last-mile transport logistics to a strategic sector of economic agents, since the moment that each purchase via e-commerce or any request from the end customer via phone demanding a product from the supplier, a network of professional motorcyclists is instantly triggered to transport products of the most diverse natures to its final destination or else agents to facilitate bureaucratic services. Therefore, settles down a mismatch between the demands for adapting flexible accumulation models, urban spaces and the mobility of large cities. And as a pacifier of this contrast between rigid urban mobility and the flexibility of the means of production and services that the motoboys workforce has a special role. However, these professionals have an undeniable precariousness of their activities, which are primarily outsourced and autonomous, with remuneration associated with productivity and high levels of stress collection under a pressure over the shortest possible lead time for each delivery. All these elements culminate, sometimes, in an unsafe behavior by professional motorcyclists, creating risks for them and other road users.

Keywords: Behavior. Risk. Outsourcing. Motorcyclist. Motorcycle.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 1 - Nível de Desemprego: Índice de ganhos por hora em trabalhos não agrícolas. | 23 |
| Figura 2 - Nível de Desemprego: porcentagem de desempregados. | 23 |
| Figura 3 - Nível de Desemprego: porcentagem de desempregados que recebem benefícios de desemprego. | 23 |
| Figura 4 - Nível de Desemprego: renda familiar mediana nos EUA, 1974-1987. | 24 |
| Figura 5 - Brasil: crescimento da frota de motocicletas versus crescimento populacional, por região (2007-2019). | 33 |
| Figura 6 - Brasil: óbitos em acidentes de trânsito por tipo (2007–2018). | 34 |

LISTA DE QUADROS

| | |
|--|----|
| Quadro 1 - Produto Interno Bruto real <i>per capita</i> | 19 |
| Quadro 2 - Contraste entre o fordismo e a acumulação flexível segundo Swyngedouw. | 24 |
| Quadro 3 - Estrutura do emprego em países capitalistas avançados escolhidos, no período 1960-1981, ilustrando o aumento da economia de serviços. | 27 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

| | |
|------------------|---|
| Sebrae-SP | Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de São Paulo) |
| OMS | Organização Mundial de Saúde |
| COVID | <i>Corona Virus Disease</i> |
| SARS | <i>Severe Acute Respiratory Syndrome</i> |
| DIEESE | Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos |
| PLR | Participação nos Lucros e Resultados |
| CTB | Código de Trânsito Brasileiro |

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| 1. INTRODUÇÃO | 12 |
| 1.1 OBJETIVO | 13 |
| 2.1 JUSTIFICATIVA | 13 |
| 2. REVISÃO DA LITERATURA | 15 |
| 3. MATERIAIS E MÉTODOS | 29 |
| 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO | 31 |
| 5. CONCLUSÕES | 39 |
| 6. REFERÊNCIAS | 40 |

1 INTRODUÇÃO

De acordo com Dejours (1988), o medo é intrínseco a todas as ocupações profissionais, inclusive para aquelas atividades que em um primeiro momento podem transparecer segurança como os trabalhos administrativos realizados em escritórios, entretanto existem categorias continuamente expostas a riscos. Este é o caso dos entregadores de *delivery* que utilizam a modal motocicleta como instrumento de trabalho para a execução de suas atividades laborais e, por este motivo, estão continuamente expostos a riscos relacionados à sua integridade física.

Nas últimas décadas, o setor de entregas rápidas cresceu exponencialmente em todo o mundo. Em uma análise prioritariamente momentânea e inicial, podemos ter a falsa impressão que o advento deste setor ocorreu apenas nos últimos anos, impulsionado pelo acelerado desenvolvimento do setor tecnológico que através de aplicativos para celulares popularizou a contratação dessa modalidade de serviços e, viabilizou o mercado tal qual conhecemos hoje. Contudo, esta é uma área considerada como promissora há bastante tempo. Em fevereiro de 1998 o jornalista Ciete Silvério assinou uma reportagem para o jornal Folha de São Paulo apresentando dados do estudo realizado pela consultora Tania Freitas do Sebrae-SP (Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de São Paulo) afirmando que entregas via *delivery* haviam crescido entre 60% e 80% nos últimos três anos, ou seja, de 1995 à 1998, apenas na cidade de São Paulo. Vinculado ao crescimento da área, há um significativo aumento da probabilidade de ocorrência de acidentes com os entregadores, fatos esses amplamente conhecidos por sua gravidade.

Em relação ao comportamento dos condutores de motocicletas no trânsito das cidades, pode ser observado com alguma facilidade condutas pouco seguras desta população no intuito de realizar o trajeto pretendido no menor tempo possível. Uma das premissas

deste ramo de atividade é a agilidade para realizar as entregas, isto se dá usualmente por dois aspectos principais:

Pressão do cliente final por máxima celeridade na entrega, gerando coação do contratante direto do *motoboy* para que a entrega seja finalizada no menor tempo possível;

A remuneração do entregador estar associada à sua produtividade, ou seja, quanto maior for seu número de entregas, maior será seu salário.

1.1 OBJETIVO

O tema abordado tem por objetivo realizar uma análise dos motivos que levam alguns profissionais da área de entregas rápidas, popularmente conhecidos como motociclistas ou motoboys a optarem por comportamentos de riscos durante suas atividades laborais aumentando a probabilidade de consequências não desejáveis para sua integridade física.

Além do exposto, realizar um levantamento bibliográfico da literatura sobre o fenômeno da terceirização no mundo e como isso afeta o mercado de entregas rápidas, e por consequência o comportamento de risco de seus trabalhadores.

1.2 JUSTIFICATIVA

Nos últimos anos observou-se significativo aumento na área de serviço de entregas rápidas no Brasil e no mundo, especialmente como opção para fretes rápidos e mais econômicos. Adicionalmente a este contexto, em 11 de março de 2020 a Organização

Mundial de Saúde (OMS) declarou como pandemia a disseminação da COVID-19, doença causada pelo novo coronavírus (SARS-Cov-2). A COVID-19 teve seu primeiro registro no dia 31 de dezembro de 2019 na província de Wuhan, localizada a aproximadamente 1.150 km da capital da China, Pequim. O Brasil teve o primeiro registro confirmado da doença no dia 26 de fevereiro de 2020, na cidade de São Paulo. Como resultado da pandemia, grandes cidades na maior parte do mundo ficaram vazias e eventos de toda natureza foram cancelados no intuito de evitar aglomerações.

Ainda não se pode mensurar todas as consequências que o período pandêmico trará ao mundo, contudo pode-se afirmar que a grandiosidade de sua contaminação certamente mudou o comportamento mundial. E, entre essas mudanças, o uso de fretes para entregas via motos, deixou de ser um serviço restrito aos poucos que podem pagar seu preço, para um serviço de primeira necessidade. A modalidade de entrega via *delivery* é uma opção mais segura aos que optam por uma quarentena restritiva e para aqueles que estão impossibilitados de saírem de casa por estarem contaminados ou possuírem comorbidades. Os motociclistas profissionais transportam os itens de primeira necessidade aos impactados pela pandemia e ajudam na redução das aglomerações, que cientificamente é reconhecido como uma das ações mais efetivas para evitar a proliferação da COVID-19.

Diante deste cenário, pareceu pertinente a realização de um levantamento bibliográfico, como objeto deste estudo, sobre o comportamento de risco dos profissionais que realizam fretes rápidos no Brasil e como contribuição acadêmica por se tratar de um assunto relativamente novo em nossa sociedade, a fim de fornecer base para outros aprofundamentos e estudos sobre o tema.

2 REVISÃO DA LITERATURA

O geógrafo David Harvey em sua obra clássica, *Condição Pós-Moderna*, nomeia a crise estrutural do capitalismo e enfraquecimento do fordismo ocorrido na década de 70 como regime de acumulação flexível (HARVEY, 1995, p. 140). De acordo com Harvey a acumulação flexível “é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo” (1995, p. 140). Este período caracteriza-se por uma vasta reestruturação no mercado de trabalho ao abrir maior espaço para o crescimento da área de serviços. A partir deste cenário, houve um natural enfraquecimento do poder sindical e aumento da mão de obra excedente face às mudanças tecnológicas e automação dos processos fabris. Tais fatos viabilizaram espaço para o mercado propor contratos de trabalho flexíveis e, por conseguinte, houve uma natural transição do emprego regular e formal para regimes que fazem uso da mão de obra em tempo parcial, por subcontratação temporária ou por picos de demanda. (HARVEY, 1995, p. 143).

A organização ocupacional e do capitalismo do século XX estão indissociavelmente conectadas ao fordismo, este período foi um referencial revolucionário dos processos produtivos a partir da 2ª década do século XX. Tal modelo possibilitou ao mundo o consumo em massa por meio dos seus processos produtivos em série.

O Fordismo caracteriza-se por uma clara divisão do trabalho, possibilitando que cada empregado execute tarefas mais simples, o que o torna altamente especialista em sua atividade, que faz com que ele a finalize em um pequeno espaço de tempo, otimizando o processo. Aliado a este aumento da especialização houve um importante desenvolvimento tecnológico industrial, com crescente mecanização da produção, e como resultado o modelo proporcionou ganho de produtividade e menor custo de produção.

Desta forma a divisão do trabalho elaborada por Ford gerou, pelos ganhos de produtividade, acúmulo de lucros e capital na economia, desencadeando no aumento de salários aos funcionários e elevando o poder aquisitivo da classe trabalhadora. O novo acúmulo de capital por parte dos trabalhadores provia a demanda de consumo necessária para manter a roda do capitalismo girando e garantir escoamento para os novos patamares de produção em massa do Fordismo, proporcionando à economia a tendência ao pleno emprego (SAES & SAES, 2013, p. 628).

Em relação às garantias dos direitos sociais aos trabalhadores, Henry Ford estabeleceu processos que geraram melhores condições de trabalho aos funcionários com o objetivo de reter talentos, especializá-los para gerar menor demanda e custos de treinamento a novos contratados. Desta forma, elevou o nível de conhecimento de cada trabalhador, gerando aumento da qualidade do produto final, e maiores índices de produtividade. Além de retroalimentar o mercado, garantindo à classe trabalhadora acesso aos bens de consumo.

Henry Ford foi o precursor de mudanças nos padrões sociais do trabalho como (USP, 2019, p. 12 e 13):

- Semana reduzida, ou seja, 5 dias de trabalho com 8 horas cada, limitando a semana a 40 horas de atividades laborais;
- Aumento de salários para seus colaboradores;
- Valorização da importância do tempo de lazer para a classe trabalhadora.

O modelo administrativo fordista adotado e difundido em boa parte do mundo pode ser interpretado como um contraponto ao regime de acumulação flexível. Em uma de suas análises, Harvey (1995) defende que a flexibilização pode não criar um descontentamento por parte dos trabalhadores, visto que pode ser compreendida como benéfica para ambos os lados, contudo os efeitos acumulados não são positivos à classe trabalhadora:

“Esses arranjos de emprego flexíveis não criam por si mesmos uma insatisfação trabalhista forte, visto que a flexibilidade pode às vezes ser mutuamente benéfica. Mas os efeitos agregados, quando se consideram a cobertura de seguro, os direitos de pensão, os níveis salariais e a segurança no emprego, de modo algum parecem positivos do ponto de vista da população trabalhadora como um todo” (HARVEY, 1995, p. 144).

Após a Segunda Guerra Mundial, o mundo viveu o período de intensa prosperidade conhecido como “Era de Ouro” ou anos dourados do capitalismo, onde o altivo ritmo de crescimento econômico, aliado a políticas fiscais governamentais garantiram um elevado nível de empregabilidade no mundo (GREMAUD, 2020, p. 495). A teoria econômica do britânico John Maynard Keynes (1883-1946), denominada Keynesianismo, se consolida no século XX e reforça a ideia de que a economia não tende naturalmente ao equilíbrio e por este motivo deve haver intervenções do Estado na busca da estabilização econômica. Essa foi a base teórica econômica utilizada como suporte à Era de Ouro do capitalismo, onde através de políticas fiscais, os governos trabalharam para manter a atividade econômica próxima do pleno emprego.

A Europa Ocidental refinou esse conceito garantindo políticas conhecidas como Estado do Bem-Estar Social, também referenciada por sua denominação em inglês, *Welfare State*. O Estado de Bem-Estar Social é um modelo político-administrativo no qual o governo realiza intervenções deliberadas com o objetivo de garantir à população apropriadas condições de existência, proteção social e assegurar alguma segurança no futuro (SAES & SAES, 2013, p. 464). No pós-guerra a ideia em torno do *Welfare State* também carregava consigo uma estratégia em defesa do capitalismo e consequentemente contra o socialismo, especialmente em função da polarização entre os dois sistemas econômicos vigentes em que o mundo se encontrava ao final da Segunda Guerra Mundial e, ainda utilizada como, tática política para o fomento da reconstrução da Europa, que sofreu grandes perdas físicas e estruturais pela ocorrência das duas grandes guerras mundiais. Este plano ficou conhecido como Plano de Marshall.

Em relação ao Plano Marshall, Hogan (1995b, *apud* MUNHOZ, 2020, p. 146) defende que as políticas do plano “excediam a simples recuperação da economia europeia”, pois trabalhava também no sentido da expansão do modelo econômico capitalista e fortificação dos preceitos estadunidenses, além de ser uma contenção das ideológicas da União Soviética. No livro “Guerra Fria: História e Histografia”, Munhoz (2020) ainda recorre a Hogan (1995b):

“O Plano foi um sucesso e em pouco tempo resultou na melhoria do abastecimento, do fornecimento de energia, dos transportes e do mercado de trabalho. Por volta de 1950, a inflação estava sob controle na grande maioria dos países participantes, talvez com a grande exceção da França. A produção industrial da Europa Ocidental cresceu cerca de 40 por cento entre 1948 e 1951, de modo a superar mesmo as expectativas mais otimistas. A recuperação da agricultura ficou aquém do esperado, ao atingir 11 por cento no mesmo período. Na média, a economia europeia teve um crescimento próximo de 32 por cento nesse período de cerca de três anos e meio” (Munhoz, 2020, p. 146 *apud* Hogan, 1995b).

O próspero cenário econômico vivido nas décadas seguintes criou um campo fértil para o fortalecimento dos sindicatos, especialmente aqueles ligados às atividades industriais. Para alguns empregadores o *Welfare State* apareceu como tema de estudos nos tópicos relacionados às “relações humanas” e “psicologia industrial e do trabalho”. Em geral, as grandes empresas criaram políticas de incentivo aos trabalhadores com o objetivo de alavancar os níveis de produtividade e assegurar mão de obra para garantir produção contínua (SAES & SAES, 2013, p. 466).

De acordo com Saes & Saes (2012) nas perspectivas dos trabalhadores o *Welfare State* teve aspectos particulares ao redor do mundo:

“Nos Estados Unidos, um forte sindicalismo mostrou pouco interesse no socialismo, dedicando-se a barganhar benefícios ao nível da empresa. Na Grã-Bretanha, os trabalhadores, em parte vinculados ao Partido Trabalhista, exerceram pressões no sentido de maior intervenção do Estado nas relações de trabalho e na garantia de direitos típicos do Estado do Bem-Estar. Na França, os trabalhadores, liderados por confederações sindicais, vincularam-se aos partidos

de esquerda (Comunista e Socialista), buscando conquistas por meio da pressão sobre o Estado. No caso da Alemanha, a presença de representantes dos trabalhadores nos conselhos e diretorias das empresas, muitas vezes com pouca eficácia, amenizou as tensões inerentes à relação capital-trabalho, ao mesmo tempo que fazia dos sindicatos entidades economicamente fortes, mas politicamente pouco ativas” (Saes & Saes, 2012, p. 466).

No Brasil e em outros países subdesenvolvidos da América Latina, o *Welfare State* não prosperou, ainda que o Estado provesse algum sistema de proteção social (ABRAMIDES & CABRAL, 2003).

A partir dos anos 70, o cenário de intensa prosperidade econômica industrial e consequentemente elevados níveis de consumo, decaiu e entra em crise. A ruptura do acordo do sistema de regulação de Bretton Woods, a crise do petróleo e a crise do dólar nos países desenvolvidos alteraram o curso econômico do mundo. Um estudo realizado por Maddison (1996 p. 62-63 *apud* SAES & SAES, 2013, p. 549-550) sobre o crescimento do PIB – Produto Interno Bruto *per capita* de alguns países evidencia com clareza o fim dos “Anos Dourados” da economia:

Quadro 1 - Produto Interno Bruto real *per capita*
(taxa média anual de crescimento composta %)

| | 1950-1973 | 1973-1992 |
|----------------|-----------|-----------|
| Estados Unidos | 2,4 | 1,4 |
| França | 4,0 | 1,7 |
| Alemanha | 5,0 | 2,1 |
| Itália | 5,0 | 2,4 |
| Reino Unido | 2,5 | 1,4 |
| Espanha | 5,8 | 1,9 |
| Portugal | 5,7 | 2,1 |
| URSS | 3,4 | -1,4 |
| Brasil | 3,8 | 0,9 |
| Argentina | 2,1 | -0,2 |

| | | |
|---------------|-----|------|
| México | 3,1 | 1,1 |
| Japão | 8,0 | 3,0 |
| China | 2,9 | 5,2 |
| Índia | 1,6 | 2,4 |
| Coreia Do Sul | 5,2 | 6,9 |
| África do Sul | 2,4 | -0,6 |

Fontes: Adaptado de Estatísticas da Força de Trabalho da OCDE *apud* HARVEY, 1995, p. 149.

Dos 16 países listados no quadro acima, apenas 3 apresentaram aumento da renda per capita média entre os anos de 1973 a 1992, são eles China, Índia e Coreia do Sul.

Na década de 80 o mercado de trabalho sofreu uma profunda mudança de curso em função da diminuição do ritmo de expansão e das sucessivas crises econômicas, elevando as taxas de desemprego e, naturalmente, gerando o enfraquecimento das forças sindicais. O modelo econômico nos anos 1980 se altera radicalmente com o advento do neoliberalismo, implementados no Reino Unido por Margaret Thatcher (primeira mulher a ocupar o cargo de primeira-ministra britânica) e nos EUA por Ronald Reagan, através do consenso de Washington com a implementação de mudanças políticas e econômicas como controle fiscal, redução do papel do Estado na economia e redução de garantias trabalhistas.

Segundo Saes & Saes “As relações de trabalho também foram profundamente alteradas nas décadas finais do século XX”, uma vez que o autor argumenta que a Era de Ouro provia empregos formais, estáveis e ligados às áreas industriais, garantindo ganhos reais aos empregados e lucratividade atrativa aos patrões, todo esse movimento sendo balizado por sindicatos atuantes em suas áreas (SAES & SAES, 2013, p. 559). Entre as soluções para a estagflação (neologismo criado na junção das palavras estagnação + inflação) foram criadas políticas de contenção de gastos com o Estado de Bem-Estar Social, uma delas foi a criação de um “exército reserva”, também denominada na literatura econômica como “Taxa de Sacrifício”, que segundo Vicente (2009) é a

denominação para as “massas desempregadas” na tentativa de conter a inflamação da época e reduzir custos (VICENTE, 2009 p. 126).

Frente ao tamanho da crise, as ações supracitadas não foram suficientes para reaver o equilíbrio da Era de Ouro, o que levou as empresas a incitarem uma corrida no intuito de reduzir seus custos. Neste período foram desenvolvidas muitas inovações tecnológicas com o objetivo de reduzir a demanda por mão de obra. Além disso, o advento da informática e das telecomunicações possibilitou um mundo mais globalizado, permitindo a migração de processos produtivos e fluxos de capitais para países onde as políticas salariais eram menos agressivas, enfraquecendo ainda mais o poder nas forças sindicais e alterando o curso de conquistas sociais relacionadas ao trabalho (SAES & SAES, 2013, p. 559).

Assim, a organização do trabalho e as conquistas do modelo Fordista, foram substituídas pelo que hoje conhecemos como acumulação flexível (HARVEY, 1995, p. 140), que trouxe consigo uma maior precarização do trabalho, através da intensificação de modelos trabalhistas como terceirização, quarteirização, redução de jornada, trabalho temporário, *part-time*, ou mesmo, trabalho informal. Segundo Vargas (2014), a precarização do trabalho pode ser definida como “uma atividade com fins econômicos exercida em condições que colocam aqueles que a realizam em uma situação de risco, vulnerabilidade ou degradação”. A precarização do trabalho vulnerabiliza a classe trabalhadora, visto que há perda das garantias trabalhistas e privação da proteção social (FENATO, 2009, p.81 *apud* CASTEL, 1998a).

A massa desempregada durante a crise foi parcialmente absorvida pela expansão do setor de serviços, onde também vigoravam relações de trabalho precarizadas. É justamente neste período que surge o conceito de acumulação flexível, que pode ser entendido como um modelo adotado pelo mercado para compensar a queda de lucratividade na busca de maximizar seus lucros, sendo a precarização um dos efeitos mais significativos deste modelo. Um dos padrões deste regime é a redução das proteções sociais do Estado, como redução dos direitos sociais, diminuição do papel do

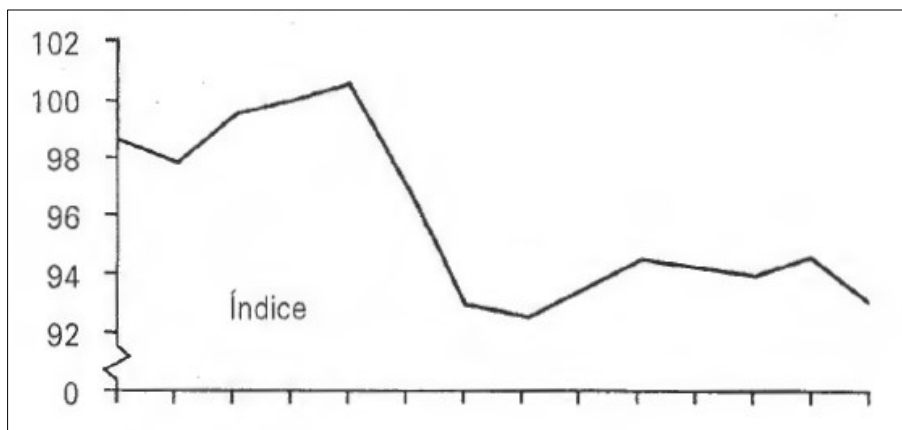
Estado Assistencial (direito ao seguro-desemprego, auxílio-doença, aposentadoria etc.). A partir da década de 80 foi também evidenciado menor acesso da classe trabalhadora aos serviços de saúde e educação (SAES & SAES, 2013, p. 629). A visão neoliberal dos anos 70 e 80 difundida em boa parte do mundo conclui que o Fordismo, combinado com suas políticas do *Welfare State* e a alta intervenção do Estado, eram um fator limitador do desenvolvimento e expansão do mercado e um bloqueio ao livre mercado.

Harvey (1995) define a acumulação flexível como:

“Se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional. A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego no chamado "setor de serviços" (HARVEY, 1995, p. 140).

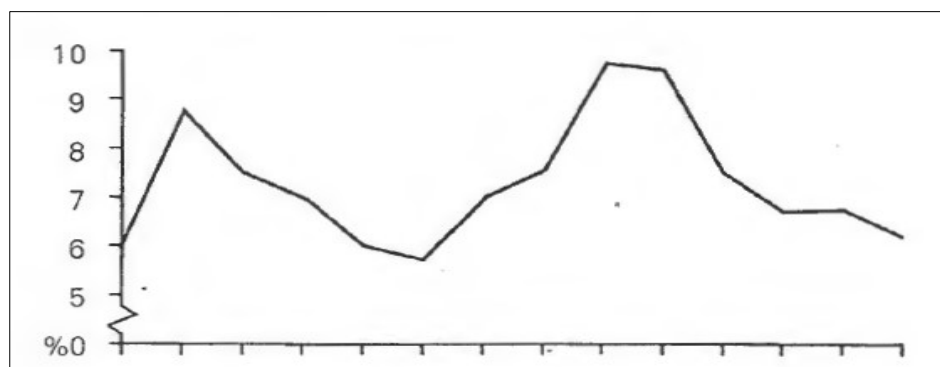
Neste contexto o mercado de trabalho passou por profundas alterações, a instabilidade do cenário político e produtivo, a redução da lucratividade dos empregadores, a massa de desempregados que geravam mão de obra excedente e mais barata e o enfraquecimento do poder dos sindicatos (este acontecimento se explica na diminuição do número dos trabalhadores nas fábricas, ponto crucial para a viabilidade dos sindicatos), criaram a atmosfera perfeita para modelos de contratação de trabalho mais flexíveis (ver figuras 1, 2, 3 e 4), onde o objetivo principal é atender as demandas organizacionais de cada empresa (momentos produtivos de pico e vale, ou seja, diminuição ou aumento da demanda), reforçando seu papel de ser um regime que contrapõem a rigidez do fordismo (HARVEY, 1995, p. 143). A flexibilidade legal da relação empregado vs. empregador tende a facilitar a rotatividade da mão de obra, o que gera no meio organizacional a extrapolação até o limite do recurso humano (desgaste humano) visto que é demasiadamente simples substituir os trabalhadores.

Figura 1 - Nível de Desemprego: Índice de ganhos por hora em trabalhos não agrícolas.



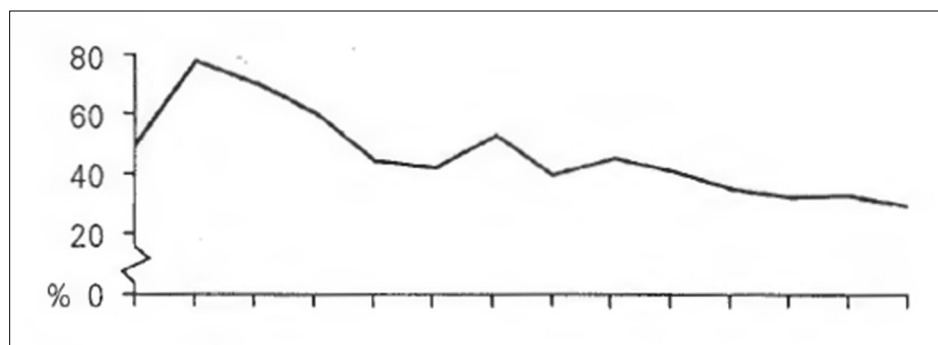
Fontes: Agência de Estatísticas do Trabalho e Relatórios Econômicos ao Presidente *apud* HARVEY, 1995, p. 142

Figura 2 - Nível de Desemprego: porcentagem de desempregados.



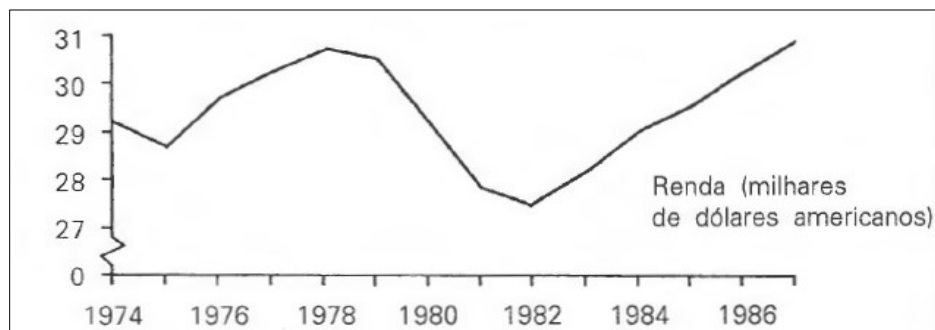
Fontes: Agência de Estatísticas do Trabalho e Relatórios Econômicos ao Presidente *apud* HARVEY, 1995, p. 142

Figura 3 - Nível de Desemprego: porcentagem de desempregados que recebem benefícios de desemprego.



Fontes: Agência de Estatísticas do Trabalho e Relatórios Econômicos ao Presidente *apud* HARVEY, 1995, p. 142

Figura 4 - Nível de Desemprego: renda familiar mediana nos EUA, 1974-1987.



Fontes: Agência de Estatísticas do Trabalho e Relatórios Econômicos ao Presidente *apud* HARVEY, 1995, p. 142

De acordo com Harvey (1995) o modelo de acumulação flexível pode ser entendido pelos trabalhadores como uma relação de ganha-ganha, uma vez que permite flexibilidade. Contudo, uma análise aprofundada demonstra que a classe trabalhadora está em desvantagem neste sistema, especialmente do ponto de vista da seguridade social (HARVEY, 1995, p. 144).

No âmbito industrial o modelo flexível permitiu o regime de economia de escopo, ou também conhecido como economia de gama, ou seja, produção de pequenos lotes em detrimento da economia de escala defendida na produção fordista (vide quadro 2).

Harvey (1995) pondera em seu livro *A Condição Pós-Moderna* que “A produção em pequenos lotes e a subcontratação tiveram por certo a virtude de superar a rigidez do sistema fordista e de atender a uma gama bem mais ampla de necessidades do mercado, incluindo as rapidamente cambiáveis” (HARVEY, 1995, p. 144 e 148).

Quadro 2 - Contraste entre o fordismo e a acumulação flexível segundo Swyngedouw

| Produção fordista (baseada em economia de escala) | Produção <i>just-in-time</i> (baseada em economia de escopo) |
|--|---|
| A. O PROCESSO DE PRODUÇÃO | |
| produção em massa de bens homogêneos | produção em pequenos lotes |

| | |
|---|--|
| uniformidade e padronização | produção flexível e em pequenos lotes de uma variedade de tipos de produtos |
| grandes estoques e inventários | sem estoque |
| testes de qualidade <i>ex-post</i> (detecção tardia de erros e produtos defeituosos) | controle de qualidade integrado ao processo (detecção imediata de erros) |
| produtos defeituosos ficam ocultos nos estoques | rejeição imediata de peças com defeitos |
| perda de tempo de produção por causa de longos tempos de preparo, peças com defeitos, pontos de estrangulamento nos estoques etc. | redução do tempo perdido, reduzindo-se "a porosidade do dia de trabalho" |
| voltada para os recursos | voltada para a demanda |
| integração vertical e (em alguns casos) horizontal | Integração (quase) vertical, subcontratação |
| redução de custos através do controle dos salários | aprendizagem na prática integrada ao planejamento a longo prazo |
| B. TRABALHO | |
| realização de uma única tarefa pelo trabalhador | múltiplas tarefas |
| pagamento <i>pro rata</i> (baseado em critérios da definição do emprego) | pagamento pessoal (sistema detalhado de bonificações) |
| alto grau de especializações de tarefas | eliminação da demarcação de tarefas |
| pouco ou nenhum treinamento no trabalho | longo treinamento no trabalho |
| organização vertical do trabalho | organização mais horizontal do trabalho |
| nenhuma experiência de aprendizagem | aprendizagem no trabalho |
| ênfase na redução da responsabilidade do trabalhador (disciplinamento da força de trabalho) | ênfase na corresponsabilidade do trabalhador |
| nenhuma segurança no trabalho | grande segurança no emprego para trabalhadores centrais (emprego perpétuo). Nenhuma segurança no trabalho e condições de trabalho ruins para trabalhadores temporários |

| C. ESPAÇO | |
|--|--|
| especialização espacial funcional (centralização/descentralização) | agregação e aglomeração espaciais |
| divisão espacial do trabalho | integração espacial |
| homogeneização dos mercados regionais de trabalho (mercados de trabalho espacialmente segmentados) | diversificação do mercado de trabalho (segmentação interna do mercado de trabalho) |
| distribuição em escala mundial de componentes e subcontratantes | proximidade espacial de firmas verticalmente quase integradas |
| D. ESTADO | |
| regulamentação | desregulamentação/regulamentação |
| rigidez | flexibilidade |
| negociação coletiva | divisão/individualização, negociações locais ou por empresas |
| socialização do bem-estar social (o Estado do bem-estar social) | privatização das necessidades coletivas e da seguridade social |
| estabilidade internacional através de acordos multilaterais | desestabilização internacional; crescentes tensões geopolíticas |
| D. ESTADO | |
| consumo de massa de bens duráveis: a sociedade de consumo | consumo individualizado cultura "yuppie" |
| modernismo | pós-modernismo |
| totalidade/reforma estrutural | especificidade/adaptação |
| socialização | individualização; a sociedade do "espetáculo" |

Fonte: Adaptado de Swyngedouw (1986) *apud* HARVEY, 1995, p. 167 – 169.

O modelo flexível permitiu a alavancagem no ritmo das inovações industriais e consequentemente das inovações nos produtos, criando nichos de mercado altamente especializados e com pequena produção de escala, permitindo drástica diminuição no tempo de giro (que é a cerne da lucratividade no modelo capitalista), através do uso de

inovações tecnológicas (automações e robôs) e formas organizações do trabalho (inovações de gerenciamento de estoques, como o *just-in-time* - modelo que através da administração da produção controla o momento certo da compra de insumos, entre outros gerenciamentos, no intuito de reduzir estoque e seus custos decorrentes). Contudo, a compreensão do tempo de produção de um produto para o regime capitalista é um contrassenso sem a redução do tempo de giro de consumo, neste momento políticas industriais de obsolescência programada são criadas para diminuir as altas taxas de tempo de vida de um produto estimulado no modelo fordista (HARVEY, 1995, p. 148).

De acordo com Harvey (1995):

“A acumulação flexível foi acompanhada na ponta do consumo, portanto, por uma atenção muito maior às modas fugazes e pela mobilização de todos os artifícios de indução de necessidades e de transformação cultural que isso implica. A estética relativamente estável do modernismo fordista cedeu lugar a todo o fermento, instabilidade e qualidades fugidias de uma estética pós-moderna que celebra a diferença, a efemeridade, o espetáculo, moda e a mercadificação de formas culturais.” (HARVEY, 1995, p. 148).

Todas essas mudanças geram um notável aumento de empregos no setor de serviços (vide quadro 3):

Quadro 3 - Estrutura do emprego em países capitalistas avançados escolhidos, no período 1960-1981, ilustrando o aumento da economia de serviços.

| | Porcentagem da população empregada em: | | | | | | | | |
|---------------|--|------|------|-----------|------|------|----------|------|------|
| | Agricultura | | | Indústria | | | Serviços | | |
| | 1960 | 1973 | 1981 | 1960 | 1973 | 1981 | 1960 | 1973 | 1981 |
| Austrália | 10,3 | 7,4 | 6,5 | 39,9 | 35,5 | 30,6 | 49,8 | 57,1 | 62,8 |
| Canadá | 13,3 | 6,5 | 5,5 | 33,2 | 30,6 | 28,3 | 53,5 | 62,8 | 66,2 |
| França | 22,4 | 11,4 | 8,6 | 37,8 | 39,7 | 35,2 | 39,8 | 48,9 | 56,2 |
| Al. Ocidental | 14,0 | 7,5 | 5,9 | 48,8 | 47,5 | 44,1 | 37,3 | 45,0 | 49,9 |
| Itália | 32,8 | 18,3 | 13,4 | 36,9 | 39,2 | 37,5 | 30,2 | 42,5 | 49,2 |
| Japão | 30,2 | 13,4 | 10,0 | 28,5 | 37,2 | 35,3 | 41,3 | 49,3 | 54,7 |

| | | | | | | | | | |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Espanha | 42,3 | 24,3 | 18,2 | 32,0 | 36,7 | 35,2 | 25,7 | 39,0 | 46,6 |
| Suécia | 13,1 | 7,1 | 5,6 | 42,0 | 36,8 | 31,3 | 45,0 | 56,0 | 63,1 |
| Reino Unido | 4,1 | 2,9 | 2,8 | 48,8 | 42,6 | 36,3 | 47,0 | 54,5 | 60,9 |
| EUA | 8,3 | 4,2 | 3,5 | 33,6 | 33,2 | 30,1 | 58,1 | 62,6 | 66,4 |
| DCDE | 21,7 | 12,1 | 10,0 | 35,3 | 36,4 | 33,7 | 43,0 | 51,5 | 46,3 |

Fonte: Adaptado de Estatísticas da Força de Trabalho da OCDE *apud* HARVEY, 1995, p. 149.

No Brasil as políticas neoliberais ganharam força a partir do governo Collor (1990-1992), permitindo a amplificação das políticas vigentes do capitalismo e por conseguinte a precarização do mercado de trabalho, através da espoliação da resistência dos movimentos sociais e sindicais e do cenário macroeconômico vigente (economia estagnada). Alves (2009) defende que “a reforma neoliberal, a partir do governo Collor, significou alterações substantivas na dinâmica da economia brasileira e, por conseguinte, na forma de ser do mercado de trabalho”, fomentando no Brasil dos anos 90 um crescimento de regimes de trabalho flexíveis.

A precarização do trabalho no Brasil pode ser visualizada na diminuição da fatia correspondente à geração de riqueza através do trabalho na divisão da renda nacional. Estudos do DIEESE - Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos concluem que a remuneração dos empregados retraiu 8% entre os anos de 1992 a 1998 (ALVES, 2009).

3 MATERIAIS E MÉTODOS

A reflexão antecipada sobre o tema proposto, denominada por Köche (1997) como etapa preparatória, foi desenvolvida a partir da ponderação de que o comportamento de risco dos trabalhadores do setor de entregas rápidas é um assunto pertinente ao cenário mundial atual.

De acordo com Gil (2012, p. 27) “Pode-se definir método como caminho para se chegar a determinado fim”, desta forma, o método para desenvolvimento do presente trabalho trata-se de pesquisa bibliográfica e documental referente ao comportamento de risco dos trabalhadores do setor de entregas rápidas. Com enfoque exploratório sobre as razões sociológicas para um comportamento que, no raciocínio indutivo (senso comum), é visto como perigoso. Neste contexto, por exploratória, deve-se entender a busca na literatura por conceitos relacionados ao título supracitado.

Deste modo, realizou-se uma pesquisa com base em bancos de dados utilizando as seguintes palavras-chaves: comportamento, risco, terceirização, motociclista, motocicleta. Isto posto, essas palavras poderiam estar em qualquer campo do registro, tais como título, resumo e desenvolvimento.

O âmbito da pesquisa se baseou em dados nacionais disponíveis em periódicos, artigos científicos, livros publicados, bancos de dados, legislações e reportagens, buscando a contextualização histórica da precarização do trabalho e os caminhos socioeconômicos percorridos até o modelo de contratação usualmente adotado para os motociclistas profissionais. As principais fontes de dados consultadas foram a plataforma *on-line* SciELO – *Scientific Electronic Library Online* (Biblioteca Científica Eletrônica On-line) e as publicações citadas como referência dos artigos científicos consultados. O critério de inclusão definido foram os textos que atendiam a problemática proposta, ou seja, os objetivos do estudo. Após a leitura da bibliografia, optou-se por excluir do trabalho o material disponível *on-line*, nos quais os textos não estavam disponíveis em sua versão

completa. Na pesquisa, não foi fixado um período específico como critério de inclusão ou exclusão, na tentativa de abranger um maior número de estudos.

O tema foi aprofundado e analisado, considerando os fatores de influência do comportamento de risco desses profissionais, para que através do diagnóstico e comunicação dos resultados fosse possível propor hipóteses mitigatórias em busca de um maior nível de segurança para esses profissionais, com o objetivo de trazer reais contribuições para a área de conhecimento e em prol da sociedade.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A terceirização da mão de obra, destaca-se como uma das mudanças mais significativas no modelo flexível, segundo Coutinho (2015 *apud* ANTUNES E DRUCK, 2015, p. 26) em alguns setores a proporção de terceirização é de 418% em relação aos contratados diretos, resultando em um cálculo de 4,2 para 1. As pesquisas apresentadas por Antunes e Druck (2015, p. 27) quantificam essa afirmação ao relatar dados na indústria do petróleo que entre os anos de 2000-2013 cresceu nas subcontratações 631,8%, e comparativamente as contratações de pessoal efetivo próprio aumentou apenas 121%. Na área do setor elétrico também foi observado uma abissal diferenciação nas contratações, entre 2003 à 2012 as posições subcontratadas aumentaram 199%, em detrimento de um crescimento de 11% dos contratados diretos. E, para justificar as afirmações de precarização do trabalho, os pesquisadores apresentaram dados da indústria do petróleo em relação às diferenças salariais entre os grupos, onde a remuneração do colaborador terceirizado representa 46% do colaborador direto da Petrobras (ANTUNES & DRUCK, 2015, p. 26).

Ao considerarmos temas relacionados à organização e garantia da segurança no trabalho a massa de trabalhadores terceirizados está imposta a regimes mais precarizados, como:

- Metas extremamente agressivas;
- Atividades multifuncionais, uma vez que as tarefas que os efetivos da companhia não querem executar são repassadas aos colaboradores terceirizados;
- Menores benefícios trabalhistas, geralmente não recebem auxílio creche, não têm direito a Participação nos Lucros e Resultados – PLR, bem como a utilização do transporte oferecido pela empresa e recebem valores menores para horas extras e vale alimentação;
- Extensas jornadas de trabalho, de acordo com Antunes & Druck (2015, p. 27), a classe terceirizada trabalha em média 3 horas adicionais em detrimento dos demais empregados;

- Alta rotatividade nas empresas, gerando insegurança e instabilidade econômica;
- Direcionamento para execução das atividades mais perigosas à vida e à saúde.

Ao analisarmos, ainda que superficialmente o mercado de trabalho, não é difícil concluir que as condições de trabalho terceirizada são menos favoráveis em comparação aos colaboradores “primeirizados”.

Neste contexto, são os colaboradores terceirizados os que mais morrem no trabalho, portanto, também aqueles que mais se acidentam se considerarmos a teoria da Pirâmide de Bird. Usando como referência as atividades da empresa Petrobras entre os anos de 1995 a 2013, os acidentes fatais ceifaram a vida de 320 trabalhadores, dos quais 84% eram terceirizados (ANTUNES & DRUCK, 2015, p. 28). Antunes e Druck (2015, p. 28) argumentam que esses números são explicados pela:

“[...] falta de medidas preventivas, o excesso de horas de trabalho e a maior exposição a riscos, com a constante transferência de operações perigosas aos terceirizados numa clara ação de terceirização dos riscos, aparecem com maior incidência, além da ausência de treinamentos e qualificação adequados” (Antunes e Druck, 2015, p. 28).

Os números apresentados acima, referente às perdas de vidas durante as atividades laborais é uma evidência indissociável da intensa precarização do trabalho na classe dos trabalhadores terceirizados e conseqüentemente no modelo de acumulação flexível do trabalho. A vida e bem-estar dos trabalhadores terceirizados não são tratados com o mesmo cuidado e atenção, pois são considerados como descartáveis e de menor valor para o mercado de trabalho. Este grupo ainda tem o agravante de estar exposto a discriminação no ambiente de trabalho, pois são tratados no coletivo como subcategoria, o que não os permite gerar profunda identificação com sua atividade laboral. De acordo com Antunes e Druck (2015, p. 28):

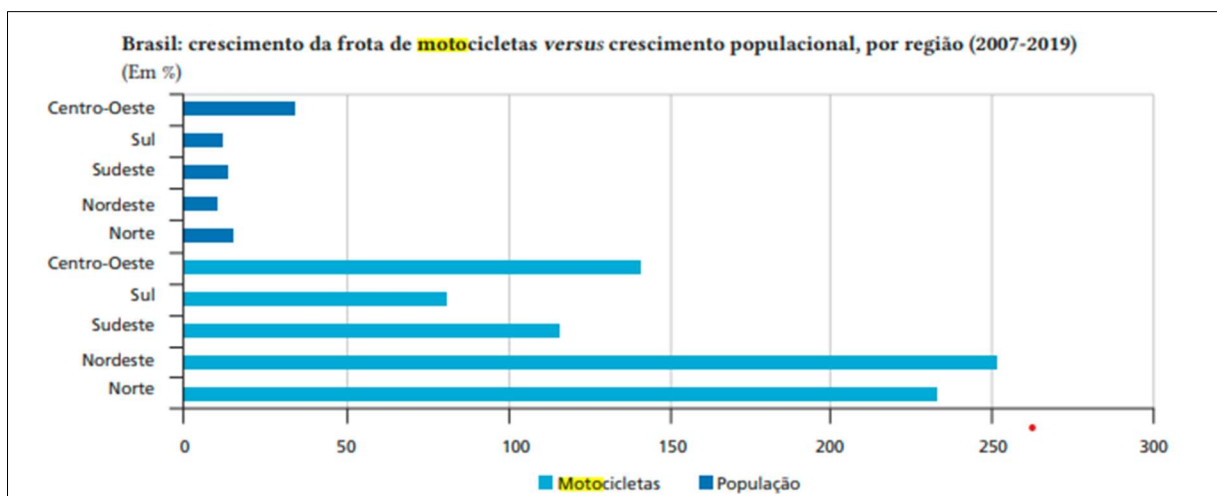
“A terceirização é o fio condutor da precarização do trabalho no Brasil. E se constitui num fenômeno onipresente em todos os campos e dimensões do trabalho, pois é uma prática de gestão/organização/controle que discrimina, ao

mesmo tempo que é uma forma de contrato flexível e sem proteção trabalhista. É também sinônimo de risco de saúde e de vida, responsável pela fragmentação das identidades coletivas dos trabalhadores, com a intensificação da alienação e da desvalorização humana do trabalhador, assim como é um instrumento de pulverização da organização sindical, que incentiva a concorrência entre os trabalhadores e seus sindicatos. Além disso, a terceirização põe um “manto de invisibilidade” dos trabalhadores na sua condição social, como facilitadora do descumprimento da legislação trabalhista, como forma ideal para que o empresariado não tenha limites (regulados pelo Estado) no uso da força de trabalho e de sua exploração como mercadoria” (Antunes e Druck, 2015, p. 31).

O regime de acumulação tipo flexível através da precarização das relações de trabalho geram efeitos adversos à saúde do trabalhador, inclusive à sua saúde mental. São desdobramentos comuns desse modelo distúrbios emocionais, ansiedade e sensação de insegurança e ausência de pertencimento social.

Na contemporaneidade há muitas ocupações que estão inseridas neste regime, contudo este trabalho concentra-se nas atividades de entregas rápidas através de veículos motorizados de duas rodas, comumente chamados de motocicletas. Este é um setor que passou por exponencial crescimento nas últimas décadas, conforme figura 5:

Figura 5 - Brasil: crescimento da frota de motocicletas *versus* crescimento populacional, por região (2007-2019).

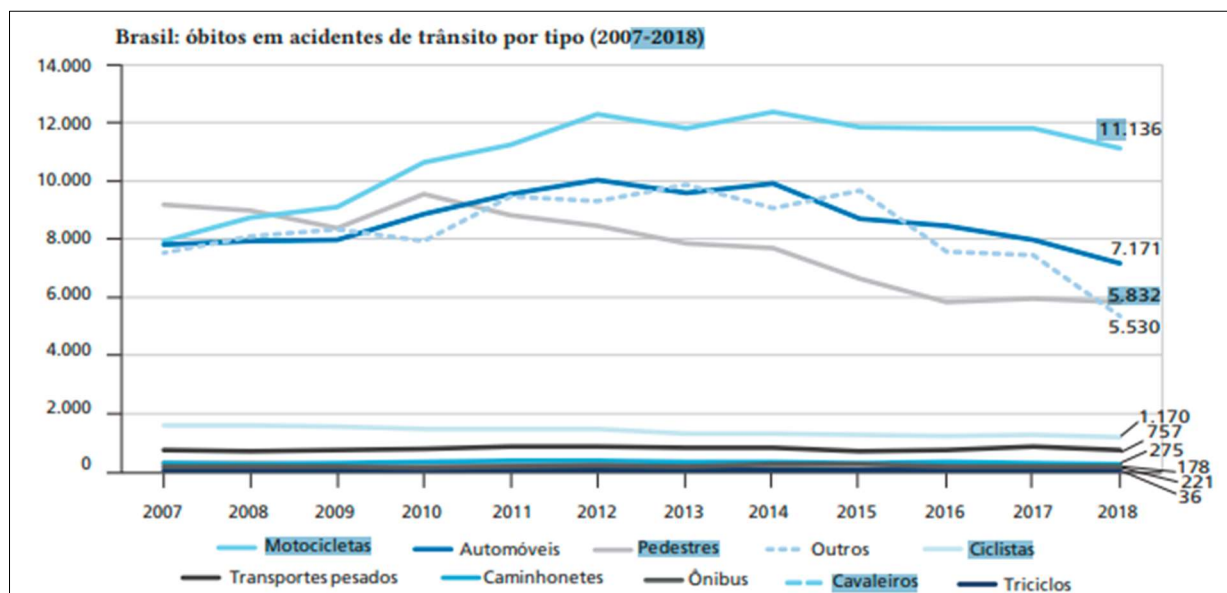


Fonte: IPEA, p. 10, 2020.

O crescimento das vendas de motocicletas, associados ao aumento da procura da população por serviços de entregas *delivery*, a crise financeira vivenciada nos últimos anos e a facilidade de inserção dos trabalhadores em um modelo de atividade que não requer formalização trabalhista, gerou a combinação perfeita para o aumento no Brasil de pessoas que buscam o mercado informal ou profissões com pouca estabilidade, como por exemplo, as atividades de entregas rápidas via motocicletas. Em sua pesquisa qualitativa Silva *et al.* (2008) apontam que de acordo com depoimentos dos profissionais do ramo de entregas rápidas, o ponto fundamental para a inserção na profissão é o desemprego ou como instrumento para incrementar a renda mensal familiar.

O aumento de profissionais na área também eleva o número de acidentes e comportamentos de risco dessa população. Dados divulgados em 2019 pelo Ministério da Economia, indicam os acidentes com motocicletas como o principal motivo de afastamento do trabalho motivado por acidentes de trajeto (IPEA, p. 10, 2020). A figura 6 busca representar graficamente as comparações históricas de mortes no trânsito dividido por categorias:

Figura 6 - Brasil: óbitos em acidentes de trânsito por tipo (2007–2018).



Fonte: IPEA, p. 11, 2020.

Ao se analisar os dados é possível concluir que motocicletas são mais suscetíveis a se envolverem em acidentes de trânsito, o que faz da profissão uma atividade de alto risco. Segundo Andrade e Jorge (2001):

“Possivelmente, esse fato se dá em decorrência da maior exposição corpórea de seus ocupantes, da maior dificuldade de visualização da motocicleta e da maior prevalência de comportamentos inadequados de motociclistas no trânsito urbano, em comparação a outros usuários da via pública” (ANDRADE E JORGE, 2001, p. 319-320).

Está implícito na profissão de motoboy que a principal vantagem competitiva é a velocidade na efetivação das entregas, inclusive esta característica é vista como forma de produtividade e efetividade pelos empregadores, que estimulam entregas cada vez mais velozes (SILVA *et al.*, 2008) e muitas vezes geram competitividade entre os entregadores a respeito de quem fará a entrega com maior agilidade. Além, é claro, da remuneração diária do motoboy estar vinculada ao número de entregas que são realizadas por ele, um ciclo que estimula a busca por realizá-la no menor tempo possível. Para isto, os motociclistas adotam táticas para reduzir o tempo das rotas, gerando como principal consequência o descumprimento das leis de trânsito. É comum em grandes cidades encontrarmos motociclistas não respeitando os semáforos, “costurando” os carros, trafegando em velocidades incompatíveis com as vias e todos esses comportamentos ocorrem em detrimento à sua segurança.

Outro aspecto que influencia o comportamento de risco dos profissionais de entrega rápida no trânsito é a necessidade de atender a demanda do cliente final, visto que há uma expectativa do atendimento com agilidade, pontualidade e prontidão. O estudo realizado no Rio Grande do Sul por Veronese (2004) com motoboys profissionais indica que, muitas vezes, o condutor encara sua segurança como secundária frente ao cumprimento das demandas impostas pelo ritmo de trabalho e da remuneração variável por produtividade. Dejours (1988) reflete que a consciência plena dos riscos associados a algumas atividades, geraria no profissional a necessidade de tomar tamanhas

precauções que o tornaria “ineficaz do ponto de vista da produtividade” (DEJOURS, 1988, p. 70) e pondera que:

“A vivência do medo existe efetivamente, mas só raramente aparece à superfície, pois encontra-se contida, no mínimo, pelos mecanismos de defesa. Estes são absolutamente necessários” (DEJOURS, 1988, p. 70).

Em função de suas vivências e experiências diárias, é razoável afirmar que os motociclistas profissionais conhecem profundamente os riscos de sua profissão, contudo utilizam de mecanismos de defesa para neutralizá-lo tornando viável a execução de suas tarefas. Outro ponto que pode ativar o mecanismo de defesa dos motociclistas é ao analisarmos que trabalhos remunerados por produtividade estão intrinsecamente ligados ao medo de não acompanhar o ritmo imposto pelo empregador, gerando ansiedade e alta demanda física aos trabalhadores, e por conseguinte, o esgotamento e estafe.

Os estudos realizados por Veronose (2004) e Silva *et al.* (2008) com motociclistas profissionais do Rio Grande do Sul e Paraná, indicam que é usual esses profissionais trabalharem por longas jornadas (chegando a até 15 horas, sem interrupção) ou trabalharem em distintos turnos ao longo de um mesmo dia, o que gera grande carga de cansaço e stress que são elementos facilitadores da falha humana no trânsito.

Um aspecto que não deve ser retirado da análise comportamental é que nem sempre os motociclistas têm o discernimento e hábito de utilizar os equipamentos de segurança, que propiciariam maior proteção e, diminuição dos danos e consequências em caso de acidentes e colisões, destacando o uso do capacete que tem o objetivo de atenuar o impacto na região da cabeça, evitando fraturas graves na estrutura cranial. O CTB – Código de Trânsito Brasileiro 54 e 55 prevê como acessórios de uso obrigatório para condutores e passageiros motocicletas, motonetas e ciclomotores o capacete (com a viseira fechada), na intenção de reduzir de forma expressiva as consequências de lesões leves e de uma parcela das lesões de maior gravidade.

É possível concluir que a escolha consciente do comportamento de risco dos motociclistas profissionais e, confirmada sob sua perspectiva individual, é principalmente motivada por dinheiro, na tentativa de elevar sua remuneração. Há um valor subjetivo nas escolhas conscienciosas de indivíduos em relação à decisão de enfrentamento ou não de certos riscos (VERONESE, 2004 *apud* GUILAM, 1996).

Dentro deste cenário, como proposta de contingência é iminente a interferência dos poderes públicos e privados no desenvolvimento de programas educacionais no trânsito, em especial para o público dos motociclistas no intuito de fomentar comportamentos mais seguros, sempre em busca da garantia da saúde e segurança nas pessoas. Contudo, é especialmente importante, que sejam considerados aspectos socioculturais e psicológicos dos grupos alvos para que possam trazer resultados efetivos.

É relevante que a segurança no trânsito e seus programas de comportamento, sejam encarados como um aspecto da saúde pública, não deixando de fora seus temas de ordem sociológicas supracitadas nesta pesquisa, o que difere do enfoque puramente comportamental usualmente proposto nos modelos atuais. Os problemas de trânsito também estão relacionados ao modelo produtivo, econômico e social vigentes, que foram forjados através do regime histórico-econômico e apenas um programa comportamental que seja capaz de promover reflexões considerando esses aspectos terá êxito na promoção de um trânsito mais seguro e civilizado para todos os seus usuários.

Outra característica da profissão que corrobora para o comportamento de risco é seu caráter informal, a ausência de uma organização de classe dificulta a luta por condições de trabalhos mais salubres, como a observância de limite para as horas diárias trabalhadas. A população que está na massa desempregada da sociedade não tem melhores caminhos como opção que não se render à lógica ágil do mercado a se submeter a regimes que extrapolam até o limite a força de trabalho. Usando de toda a capacidade laborativa dos indivíduos e os forçando a atravessar a tênue linha entre sua segurança e o atendimento das expectativas do mercado. Mercado este, que certamente estará preparado para substituir o trabalhador em caso de um acidente gerado por algum

comportamento de risco. Deste modo, é fundamental a pressão de sindicatos preocupados em condições de trabalho salubres e seguras para essa população de trabalhadores.

Por fim, os dados aqui apresentados nos trazem a reflexão das tradicionais políticas públicas praticadas, neste sentido sugere-se que governos nas esferas federais, estaduais e municipais se mobilizem em soluções de mobilidade urbana que considerem, por exemplo:

- Vias que privilegiem o deslocamento de veículos vulneráveis, como motocicletas em detrimento dos veículos maiores;
- Garantia de manutenção das vias, gerando maior segurança aos usuários;
- Implementações de engenharia para soluções de segurança nas vias;
- Fiscalização ativa e efetiva do cumprimento das leis de trânsito.

Gerando ganhos adjacentes na redução de vítimas hospitalizadas e pagamento de indenizações em função de acidentes de trânsito.

5 CONCLUSÕES

O comportamento no trânsito dos motociclistas profissionais comumente julgado como responsabilidade do condutor, extrapola largamente a análise do senso comum de ser puramente fruto de seu comportamento. Há aspectos que exercem forte influência em relação ao seu comportamento como as pressões do mercado, a sociedade, o modelo capitalista vigente, acordos estabelecidos entre empregador e clientes e outros fatores que eventualmente não estão sob seu controle. Há uma forte interface do regime sociocultural, econômico e de valores no comportamento dos motociclistas profissionais que deve ser ponderado.

Assim, com base na literatura pesquisada, este estudo levantou importantes discussões em relação ao comportamento de risco dos profissionais de entregas rápidas cumprindo positivamente o objetivo de realizar uma análise dos motivos intrínsecos que levam alguns profissionais da área de entregas rápidas, a optarem por comportamentos de riscos durante suas atividades laborais.

Por fim, podemos concluir que a terceirização como estratégia do vigente modelo econômico, no qual há uma forte pressão por elevados ritmos produtivos e demanda por flexibilização, precariza os direitos da classe trabalhadora e gera um ambiente propício e que reforça o comportamento de risco dos profissionais.

REFERÊNCIAS

ABRAMIDES, M.B.; CABRAL, M.S.R. **Regime de acumulação flexível e saúde do trabalhador**. São Paulo, 2003.

ALVES, G. **Trabalho e reestruturação produtiva no Brasil neoliberal -Precarização do trabalho e redundância salarial (e precário) mundo do trabalho: reestruturação produtiva e crise do sindicalismo**. Revista Katálysis, Florianópolis. Volume 12. Número 2 julho/dezembro, 2009 Disponível em: < [Work and productive restructuring in neoliberal Brazil: precariousness of work and salary redundancy \(scielo.br\)](http://www.scielo.br/kat/Work_and_productive_restructuring_in_neoliberal_Brazil:_precariousness_of_work_and_salary_redundancy) >. Acesso em: 2 mar. 2021.

ANDRADE, S. M.; JORGE, M. H. P M. **Acidentes de transporte terrestre em município da Região Sul do Brasil**. Revista de Saúde Pública, São Paulo, v. 35, n. 3, p. 318-320, jun. 2001. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-89102001000300017>. Acesso em: 13 mar. 2021.

ANTUNES, R; DRUCK, G. **A terceirização sem limites: a precarização do trabalho como regra**. Revista O Social em Questão, Número 34, 2015
Disponível em: < [Sm4618UP754c17102374.pdf \(cressrn.org.br\)](https://cressrn.org.br/Sm4618UP754c17102374.pdf) >. Acesso em: 6 mar. 2021.

ANTUNES, Ricardo. **A SOCIEDADE DA TERCEIRIZAÇÃO TOTAL**. Revista da Abet, [s. l], v. 14, p. 6-14, 2015. Disponível em: <[file:///C:/Users/81260087/Downloads/25698-Texto%20do%20artigo-53491-1-10-20150916%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/81260087/Downloads/25698-Texto%20do%20artigo-53491-1-10-20150916%20(2).pdf)>. Acesso em: 18 mar. 2021.

BRASIL. Lei Nº 9.503. **Código de Trânsito Brasileiro**. 1997.

DEJOURS, C. **A loucura do trabalho**: estudo de psicopatologia do trabalho. 3. ed. 1988: Cortez Editora, 1988. p. 163.

eST - 402 / STR – **402 Administração Aplicada à Engenharia de Segurança do Trabalho**. USP 2019, p. 12 e 13.

FENATO, T. S. L. **As Noções de Risco e Desafiliação no Trabalho Social com a Infância**. Tese (Mestrado em Psicologia Social) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo. p. 81. 2009.

FOLHA DE SÃO PAULO - **Entregas: Negócios com *delivery* crescem em SP**. São Paulo, 22 fev. 1998. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/tudo/ct22029801.htm>> Acesso em: 09 jan. 2021.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 2012.

GREMAUD, A. **Economia Brasileira Contemporânea**. São Paulo: Atlas, 2020.

HARVEY, D. **A condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 1995.

IPEA. **Impactos Socioeconômicos dos Acidentes de Transporte no Brasil no Período de 2007 a 2018 - NÚMERO 75**. 75 ed. Brasília: Livraria Ipea, 2020. 28 p. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/nota_tecnica/200911_impactos_socioeconomico.PDF>. Acesso em: 13 mar. 2021.

KÖCHE, J. C. **Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e prática da pesquisa**. 14. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.

MUNHOZ, S. J. **Guerra Fria: história e historiografia** / Sidnei J. Munhoz. - 1. ed. – Curitiba: Appris, 2020.

SAES & SAES. **História econômica geral**. São Paulo: Saraiva, 2013.

SILVA, D. W. et al. **Condições de trabalho e riscos no trânsito urbano na ótica de trabalhadores motociclistas**. **Physis**: Revista de Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, p. 339-360, 2008. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103733120080002000008&script=sci_arttext&tlng=pt>. Acesso em: 20 jan. 2021.

VARGAS, F. B. **TRABALHO, EMPREGO, PRECARIIDADE: dimensões conceituais em debate**. Caderno CRH, Salvador. Volume 29. Número 77. maio/agosto, 2016. Disponível em: <[TRABALHO, EMPREGO, PRECARIIDADE: dimensões conceituais em debate \(scielo.br\)](#)>. Acesso em: 26 fev. 2021.

VERONESE, A. M.; OLIVEIRA, D. L. L. C.. **Os riscos dos acidentes de trânsito na perspectiva dos moto-boys: subsídios para a promoção da saúde**. Cad. Saúde Pública. Rio de Janeiro, v. 22, n. 12, p. 2717–2721, 2006.

VICENTE, M.M. **História e comunicação na ordem internacional** [online]. São Paulo: Editora UNESP; São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009