

# **ESTUDO DOS FATORES QUE AFETAM A SAÚDE E SEGURANÇA DOS TRABALHADORES DA UBER**

**HUGO MATTOS – UNIRIO – hugo\_csmattos@hotmail.com**  
**VICENTE NEPOMUCENO – UNIRIO– Vicente.nepomuceno@unirio.br**  
**PEDRO HENRIQUE SANTOS – UNIRIO – ph.2s@hotmail.com**  
**RODRIGO RAUTT – UNIRIO – rodrigorautt@gmail.com**  
**THAYNA MONTEIRO – UNIRIO– thaynamontmach@gmail.com**

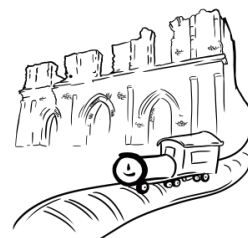
## **RESUMO**

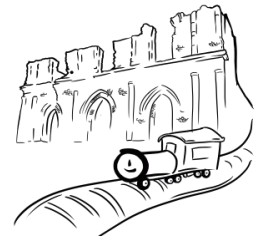
Este trabalho tem como objetivo identificar os fatores que afetam a saúde e a segurança dos trabalhadores da Uber. O estudo será embasado em pesquisas já existentes sobre relação de trabalho na Uber, abordando o trabalho prescrito e o trabalho real. Também será realizado um mapeamento de informações da Empresa no Rio de Janeiro. Através de 12 entrevistas com roteiro previamente semiestruturado, serão identificados os principais fatores que afetam a saúde e segurança do motorista da Uber, além do aprofundamento entre a relação de trabalho e seu impacto na saúde dos trabalhadores. Com a análise das entrevistas, os 11 principais fatores que se destacaram foram “Jornada Prolongada”, “Área de Risco – Violência Urbana”, “Postura forçada, esforços repetitivos, dificuldades de dormir”, “Alimentação Adequada”, “Rendimentos Inadequados”, “Treinamento para aprender a lidar com as variabilidades”, “Férias, Licença Médica, Aposentadoria”.

**PALAVRAS-CHAVE:** Este trabalho tem como objetivo identificar os fatores que afetam a saúde e a segurança dos trabalhadores da Uber. O estudo será embasado em pesquisas já existentes sobre relação de trabalho na Uber, abordando o trabalho prescrito e o trabalho real. Também será realizado um mapeamento de informações da Empresa no Rio de Janeiro. Através de 12 entrevistas com roteiro previamente semiestruturado, serão identificados os principais fatores que afetam a saúde e segurança do motorista da Uber, além do aprofundamento entre a relação de trabalho e seu impacto na saúde dos trabalhadores. Com a análise das entrevistas, os 11 principais fatores que se destacaram foram “Jornada Prolongada”, “Área de Risco – Violência Urbana”, “Postura forçada, esforços repetitivos, dificuldades de dormir”, “Alimentação Adequada”, “Rendimentos Inadequados”, “Treinamento para aprender a lidar com as variabilidades”, “Férias, Licença Médica, Aposentadoria”.

**PALAVRAS-CHAVE:** Uber. Relações de Trabalho. Saúde e Segurança.

**XV ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL**  
**12 a 14 de novembro de 2018**  
**Alagoinhas- BA, Brasil**





## **INTRODUÇÃO**

Surge e se populariza no Brasil um serviço que parece se encaixar perfeitamente para atender as necessidades tanto dos trabalhadores quanto da população: o Uber.

De acordo com a própria Uber (2017), a empresa possui mais 15.000 funcionários em escritórios e cerca de 3 milhões de motoristas ao redor do mundo, destes, 500 mil parceiros no Brasil. Está presente em mais de 600 cidades no mundo, e em mais de 100 cidades no país.

Apesar da empresa não ser obrigada a revelar seus dados financeiros publicamente, o site Estadão (2016) informa que, no ano de 2016, a Uber gerou mais de US\$ 20 bilhões em viagens, ultrapassando o dobro do valor no ano de 2015.

Fundada em 2009, ao menos US\$8 bilhões foram gastos pela Uber, que atualmente possui reserva avaliada em US\$7 bilhões (G1, 2016). Em 2017, a empresa preferiu não comentar seus números, mas alega que as expectativas e valores são favoráveis para seus investidores. Diz estar satisfeita com a expansão de sua receita, conseguindo reaver os prejuízos passados. A empresa é avaliada em US\$ 50 bilhões, se aproximando de gigantes consolidadas do ramo de carros, como Ford e General Motors.

Era inicialmente uma nova forma de meio de transporte para os passageiros, e uma aparentemente vantajosa opção de emprego para a população necessitada.

Entretanto, em pouco tempo foram surgindo problemas a respeito de segurança, saúde, pagamento, funcionalidade, legislação, entre outros, afetando não só os motoristas como algumas vezes também os passageiros.

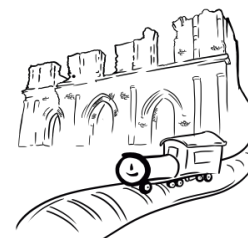
A presente pesquisa irá explorar o tema aliando conceitos da Engenharia, como Ergonomia e Produtividade, a fim de responder o objetivo geral da pesquisa: identificar os fatores que afetam a saúde e a segurança dos trabalhadores da Uber, a partir da atividade de trabalho de 12 motoristas da Uber. Esse objetivo geral pode ser dividido nos seguintes objetivos específicos:

- Identificar pesquisas existentes sobre o trabalho na Uber
- Entrevistar trabalhadores e identificar, através de seu trabalho real, quais os fatores que afetam sua saúde.
- Verificar se a flexibilização do trabalho realizada pela Uber impacta a saúde dos motoristas de um modo específico.

A coleta de dados foi realizada através de uma rodada de entrevistas com um roteiro semiestruturado, direcionando para a temática de saúde e segurança. As entrevistas aconteceram entre o período de setembro de 2017 a dezembro de 2017 e foi realizada por grupo de estudantes da disciplina de Ergonomia de 2017.2, sendo que um dos estudantes é motorista de Uber. Os componentes do grupo realizaram individualmente cerca de 2 a 3 entrevistas. Cada entrevista foi transcrita e analisada em conjunto. Foram entrevistados um total de 12 respondentes, descritos com nomes fictícios.

As entrevistas realizadas foram transcritas, e suas respostas foram divididas nas categorias que mais se destacaram. Elas são: “Jornada Prolongada”, “Área de Risco – Violência Urbana”, “Postura forçada, esforços repetitivos, dificuldades de dormir”, “Alimentação Adequada”,

**XV ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL**  
**12 a 14 de novembro de 2018**  
**Alagoinhas- BA, Brasil**



“Rendimentos Inadequados”, “Treinamento para aprender a lidar com as variabilidades”, “Férias, Licença Médica, Aposentadoria”, “Como lidar com o passageiro mal-humorado ou grosseiro” e “Problemas com mal funcionamento do aplicativo”.

### **Estrutura do Trabalho**

Este trabalho encontra-se estruturado dentro dos seguintes capítulos, com seus respectivos temas:

- Capítulo 2 – Metodologia e Revisão da literatura: Embasamento teórico e apresentação de temas referentes à flexibilização e precarização influenciando negativamente o trabalho dos motoristas; assim como à outros estudos sobre saúde e segurança dos trabalhadores da Uber.

- Capítulo 3- Estudo de Caso de Saúde e Segurança: Exposição dos dados obtidos ao final da pesquisa, classificados nos temas “Jornada Prolongada”, “Área de Risco – Violência Urbana”, “Postura forçada, esforços repetitivos, dificuldades de dormir”, “Alimentação Adequada”, “Rendimentos Inadequados”, “Treinamento para aprender a lidar com as variabilidades”, “Férias, Licença Médica, Aposentadoria” e “Como cuidar do Carro”. Cada categoria contém as opiniões entrevistados e uma síntese ao fim das análises.

- Capítulo 4 - Considerações Finais: Conclusão do raciocínio formado a partir do presente estudo, evidenciando os objetivos cumpridos, assim como um resumo dos principais resultados alcançados na pesquisa.

## **METODOLOGIA**

Utilizou-se uma metodologia exploratória descritiva no estudo, que possui caráter qualitativo, se aproximando da realidade do trabalhador.

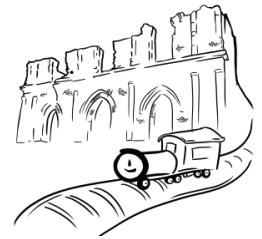
Neste capítulo, serão apresentados os referenciais teóricos que tratam de trabalho real e trabalho prescrito, flexibilização do trabalho, e outros estudos sobre saúde e segurança dos trabalhadores da Uber. O aprofundamento nessas temáticas auxilia na identificação de pesquisas já existentes sobre a Uber, além de ajudar na compreensão da vivência e trabalho dos motoristas através de suas entrevistas.

### **Flexibilização do trabalho**

O livro “A Logística da Precarização”, de Paula Marcelino (2004) trata do tema, afirmando que assim como acontece com todos os outros aspectos da produção, o processo de precarização do trabalho inscreve-se na necessidade de flexibilização, aliada à informalidade e ao trabalho por produção, assim como a desregulamentação do padrão de produção e das relações de trabalho. A fim de retomar a produtividade, são reivindicados pelas empresas reduções dos encargos sociais dos trabalhadores, assim como desregulamentações públicas que permitam a liberdade de gestão da força de trabalho. Esses pontos são fundamentais para que regimes flexíveis obtenham sucesso num período de crise do capitalismo.

No que diz respeito ao trabalho por produção, Nead (2007) define que o pagamento por produtividade consiste na remuneração de acordo com o desempenho de uma determinada atividade ao longo de um dia de trabalho (NEAD, 2007, p. 24), e é praticado em diversos setores,

**XV ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL**  
**12 a 14 de novembro de 2018**  
**Alagoinhas- BA, Brasil**



tanto agrícola quanto indústria ou serviços. Esse é o caso da empresa Uber, onde a remuneração oferecida é de acordo com o tempo trabalhado durante o dia.

A terceirização é vista como uma estratégia de otimização da produção e da lucratividade, que pode ser adotada em diversas áreas. Entretanto, as experiências de terceirização e as próprias condições a que são submetidas as subcontratadas e seus trabalhadores mostram que o objetivo central desse procedimento, num balanço final de seus resultados, é a redução de custos. As consequências desse projeto são: o aumento no ritmo de trabalho, a concentração de tarefas e responsabilidades, e a precarização das condições de trabalho e emprego (MARCELINO, 2004).

Uma evolução na forma de flexibilização operada nos dias de hoje, que é o foco e objeto central dessa pesquisa, é a Uberização do trabalho. Esse conjunto de flexibilizações, unido às novas tendências de mercado, constituem um fenômeno recente não restrito ao caso do Uber, mas sim ao trabalho como um todo, é chamado de “Uberização do Trabalho”. Abílio (2017, apud KRAMER, 2017) descreveu esse termo como

...refere-se a um novo estágio de exploração do trabalho, que traz mudanças qualitativas ao estatuto do trabalhador, à configuração das empresas, assim como às formas de controle, gerenciamento e expropriação do trabalho. Trata-se de um novo passo nas terceirizações, que, entretanto, ao mesmo tempo que se complementa também pode concorrer com o modelo anterior das redes de subcontratações compostas pelos mais diversos tipos de empresas.

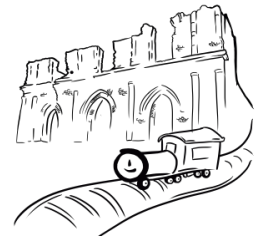
A Uberização consolida a passagem do estatuto de trabalhador para o de um nano empresário-de-si permanentemente disponível ao trabalho; retira-lhe garantias mínimas ao mesmo tempo que mantém sua subordinação; ainda, se apropria, de modo administrado e produtivo, de uma perda de formas publicamente estabelecidas e reguladas do trabalho” (ABILIO, 2017, apud KRAMER, 2017, p.81)

A situação acima é considerada por KRAMER (2017) como uma fragilidade que beneficia quase que unilateralmente a companhia:

Com a promessa de que os motoristas podem fazer o próprio salário, e se quiserem ganhar mais, é simples: é só trabalhar um número de horas suficiente para receber uma boa remuneração, a Uber arregimenta milhares de interessados. Para ela, eles é que operam na sua plataforma e, portanto, eles são contratantes e por esses motivos a empresa acredita que não tem responsabilidades trabalhistas, ou deveres de recolhimentos dos encargos sociais desses trabalhadores (p.92)

Outra pesquisa que também buscou evidenciar fragilidades quanto a insatisfação no trabalho como Uber, foi a de Bruna Assis (2017). Realizada entre os meses de fevereiro e abril de 2017, por meio eletrônico, divulgado para motoristas da região metropolitana do Rio de Janeiro através de e-mail e redes sociais, onde foram obtidas 77 respostas. Foi identificado que a amostra que continha 77 respondentes, era composto principalmente por motoristas na faixa de 30 a 39 anos (39%), seguidos por 18 a 29 anos (25%), representando 64% do total. Apenas

**XV ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL**  
**12 a 14 de novembro de 2018**  
**Alagoinhas- BA, Brasil**



3% dos entrevistados eram do sexo feminino, sendo quase toda a amostra (97%) do sexo masculino. O nível de escolaridade é relativamente alto, com 38% tendo Ensino Médio completo, 32% Superior Incompleto e 21% com Superior completo, ou seja, mais da metade (53%) teve contato com Ensino Superior. Um perfil semelhante foi encontrado em pesquisa realizada nos Estados Unidos por HALL e KRUEGER (2015).

Mas a análise desses dados não é suficiente para que possamos entender quais são os sofrimentos e prazeres vividos no processo de trabalho por cada trabalhador, e nem como cada trabalhador vive a questão da insegurança, do reembolso do carro, da falta de benefícios. Esta pesquisa se propõe a avançar na compreensão desses fatores.

### **DESENVOLVIMENTO – ESTUDO DE CASO DE SAÚDE E SEGURANÇA**

A fim de explicitar melhor o cotidiano dos motoristas da Empresa Uber, foram trazidas e comentadas as entrevistas, assim como as análises das mesmas.

#### **Jornada Prolongada**

Com base nas respostas dos entrevistados, três responderam que só param o trabalho na UBER após completar sua meta de lucro diária, podendo acarretar mais de doze horas trabalhadas.

Rogério, Alessandro e Marcio Paulo afirmaram que buscam atingir essa meta financeira estipulada. Já Jonas Luiz, reclama que a Uber não se importa com os interesses do funcionário e que é difícil sobreviver com apenas o que a empresa paga:

*“O negócio só é bom pra eles. Se o cara fizer a conta, ele descobre que não é bom”*

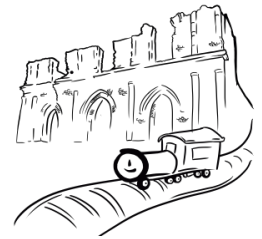
João, Marcio Paulo e Leonardo relataram que começam a dirigir após terem finalizado seus outros trabalhos. Leonardo é o único que possui baixa carga horária, dirigindo de 2 a 3 horas por dia. João e Marcio Paulo, por outro lado, dirigem em média de 8 a 9 horas por dia, mesmo após seus outros serviços. Sobre sua rotina, Marcio Paulo diz:

*“Geralmente acordo por volta de 4:30h e saindo em torno das 05:30h, só altero isso quando tem alguma coisa na loja que tenho que resolver e então saio mais tarde ou nem saio no dia se for o caso. Se tiver poucas corridas, continuo mesmo assim, pois tenho como meta R\$200 de lucro diariamente, quando completo mais cedo retorno mais cedo, do contrário vamos mais um pouco até chegar lá e enquanto aguentar.”*

Jonas Luiz, Givanildo e Marcio são os que possuem a maior carga horária de trabalho, ultrapassando as 10 horas diárias. Jonas Luiz expressa seu desconforto em relação às condições que está submetido trabalhando na Uber:

*“A Uber não te dá suporte, ela paga mal pra caramba, ela não te avisa sobre briga entre Uber e taxista... ela simplesmente está aqui pra tirar seu dinheiro e acabou. O sistema não sustenta a você, sustenta a eles.”*

Mais da metade dos entrevistados (Tito, Ane, Jonas Luiz, Marcio, Marcio Paulo, Givanildo, Ygor e Rogério) possui carga horária que ultrapassa 8 horas. Destes citados, muitos trabalham



mais de 10 horas seguidas, praticamente ininterruptas. Esse hábito pode vir a ser extremamente prejudicial à saúde dos motoristas, tendo em vista que suas habilidades motoras e sua percepção caem com o trabalho prolongado.

A fim de amenizar esses efeitos, os motoristas precisam criar suas próprias táticas para descansar. Rogério dá preferência para tomar um energético e seguir trabalhando, até que realmente esteja esgotado de seu trabalho.

Os motoristas informaram dormir em média 6 horas por dia, outro hábito que pode aumentar o risco ao dirigir, uma vez que não estão apropriadamente descansados para o trabalho. Ane admite que esses fatores influenciam diretamente seu trabalho:

*“Eu tenho certeza que ficar cansada altera minha percepção no volante, e eu tenho muito medo de machucar alguém ou sofrer um acidente. Além do meu atendimento que fica pior se estiver cansada.”*

Fica evidente que a opção de flexibilização dos horários de trabalho, assim como a possibilidade de escolher sua própria jornada, acaba por mascarar a realidade do motorista: as jornadas no geral são longas e com poucas horas de sono.

#### **Área de Risco – Violência Urbana**

Durante as entrevistas, foi possível ver que a segurança era um agente que os motoristas dedicavam muita atenção. Em 100% dos casos, os trabalhadores possuem algum tipo de precaução para se protegerem de eventuais riscos à sua segurança.

Jonas Luiz foi levado por um caminho onde policiais do BOPE estavam em uma operação, havendo confronto com uso de armas de fogo. Outro caso que após o risco, ainda fez Jonas Luiz parar de trabalhar, foi quando teve um assalto à mão armada e faca, tendo seu carro levado. Como a locomoção é fundamental para seu trabalho, ficou semanas impossibilitado de trabalhar, além do desgaste emocional provocado ao ter sua vida colocada em risco.

Ane também passou por uma situação que considerou grave, quando em meio à discussão, o passageiro chegou a ameaçá-la e tomou o celular de sua mão quando a mesma ia ligar para a polícia, que completou desabafando:

*“Eu fiquei de 2 a 3 semanas sem trabalhar, com medo. Porque achei que ele fosse me bater, me matar, sei lá”.*

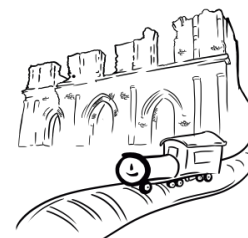
Apesar de estarem diariamente expostos a incidentes no trânsito, a maior preocupação dos motoristas em relação à sua segurança trabalhando foi a respeito de assaltos. Poucos motoristas estiveram diretamente relacionados a acidentes, enquanto todos passaram por algum tipo de experiência negativa envolvendo roubos/bandidos. Ane reclama:

*“Hoje qualquer um faz o cadastro, pede a corrida no dinheiro sem nenhum documento. Quaisquer onze números que colocar como CPF, ele aceita.”*

Todo trabalhador deve ter preocupações e responsabilidades a cumprir, mas uma vez que os receios interferem no desempenho e na apreensão física de ir trabalhar, já passa a ser uma situação desgastante e amedrontadora, inapropriada para o ambiente de trabalho.

#### **Postura forçada, esforços repetitivos, dificuldades de dormir**

**XV ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL**  
**12 a 14 de novembro de 2018**  
**Alagoinhas- BA, Brasil**



A maioria dos entrevistados sentem dores na coluna, principalmente quando fazem jornadas de trabalho mais prolongadas que as de rotina. É grande a queixa de dores de cabeça e estresse, devido ao trânsito e à pressão de estar sempre em atenção ao dirigir.

Questionados, 10 entrevistados (83%) relataram terem sofrido algum problema de saúde decorrente do trabalho. Jonas Luiz, afirmou exaltado:

*“Problema de saúde, você tem todos!”*

Marcio Paulo também foi específico em relação às suas queixas, ocasionados principalmente pela tensão do trabalho:

*“Vixi... participando desses grupos de WhatsApp e conhecendo motoristas você ouve reclamação de tudo isso. Mas no meu caso, só de vez em quando que sinto uma leve dor de cabeça. Acho que isso é causado mais pela tensão de estar ali dirigindo, concentrado e focado em fazer tudo certinho.”*

As principais incidências relatadas foram dores na coluna/lombar, nas articulações decorrentes dos movimentos repetitivos, problemas respiratórios devidos ao ar condicionado e, por fim, estresse acompanhado de dor de cabeça. Considerando que os motoristas trabalharam por volta de um ano, é preocupante a quantidade de reclamações referentes à saúde física. Mantendo a rotina de trabalho como está, os danos podem se agravar ainda mais. Em poucos anos, há a possibilidade dos motoristas não estarem mais aptos fisicamente para realizarem seus trabalhos, atingindo também, atividades do dia a dia fora do ambiente de trabalho.

### **Alimentação Adequada**

Levando em consideração que os motoristas não possuem horário de almoço, todo tempo que deixarem de trabalhar, estão deixando de ganhar dinheiro. Com isso, são raros os casos onde o trabalhador da Uber para se alimentar.

90% (noventa por cento) dos motoristas disseram adequar sua parada para alimentação de acordo com sua jornada de trabalho, seja se alimentando somente em horários de baixa procura, quando encontram ambiente propício para alimentação ou somente antes de iniciar/quando encerram a jornada.

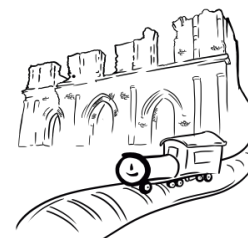
Como é uma necessidade do corpo humano e impacta seu desempenho, os trabalhadores costumam parar quando se veem obrigados, quando a fome passa a atrapalhar seus trabalhos.

Diante dos relatos anteriores, comprova-se que a flexibilidade do horário de trabalho não garante melhores condições trabalho. Nesse caso, os trabalhadores optam por não pararem de trabalhar, afim de não pausarem seus lucros. Sem um horário de almoço obrigatório remunerado, como os demais trabalhadores da CLT, só acontecem as pausas para descanso quando se percebe que o corpo não está bem. A Uber faz propaganda de sua aparente liberdade de parar de trabalhar quando quiser, mas suas baixas taxas de remuneração aliados à ausência de horário de almoço, retira o ilusório benefício de poder montar seu horário.

### **Rendimentos Inadequados**



**XV ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA E DESENVOLVIMENTO SOCIAL**  
**12 a 14 de novembro de 2018**  
**Alagoinhas- BA, Brasil**



Os valores do Uber pagos como um todo, já gerou uma série de debates pelo país e pelo mundo. A respeito da Uber e sua relação com seus trabalhadores, durante as entrevistas, Jonas Luiz compartilhou indignado:

*“A UBER é uma empresa que só quer foder o funcionário dela.”*

Ane, Jonas Luiz e Marcio Paulo sinalizaram que consideram baixos os valores repassados pela Uber aos motoristas e consideravam ser justo que o serviço fosse melhor remunerado. Marcio Paulo defende:

*“Acredito que a tarifa que a Uber cobra aqui no RJ é uma das menores do Brasil e ela ainda repassa aos motoristas o valor com um desconto que beira o absurdo.”*

Para solucionar esse problema de baixa remuneração, houve discordância entre os entrevistados. Jonas Luiz e Rogério acreditam que a melhor forma de garantir direitos, é com a união da categoria, como Jonas afirma a seguir:

*“A melhor solução é a união, mas aqui no Brasil não existe isso.”*

Já Tito demonstrou a seguinte opinião a respeito da insatisfação dos demais motoristas:

*“A solução pros motoristas insatisfeitos é parar de reclamar da vida e agradecer que tem uma oportunidade de trabalhar. É melhor estar trabalhando na UBER do que estar desempregado e não ter o que comer. Enquanto eles não pararem de reclamar e fizerem um trabalho bem feito, a vida não vai retribuir. Vai trabalhar, e se fizer protesto, enquanto vocês estão fazendo protesto, eu tô pegando corrida.”*

Ane revelou também que a Uber é sua única fonte de renda, uma vez que se encontrava desempregada. A respeito das despesas, disse que tem que trocar óleo, pagar pela manutenção do carro, o valor do seguro que é altíssimo.... Entretanto, assim como os demais motoristas, disse conseguir sobreviver, mesmo tendo uma vida muito diferente da anterior:

*“Meu padrão de vida diminuiu absurdamente. Eu ganhava 5 vezes o que eu ganho hoje, mas dá pra pagar as contas.”*

Além disso, a categoria desses motoristas é relativamente capacitada, algo que não é levado em conta na hora da remuneração. Marcio, com mais de 30 anos de experiência em sua área, recebe percentualmente o mesmo que Leonardo e Ygor, que são jovens estudantes. Por mais que o trabalhador qualificado deva supostamente ser melhor remunerado, na Uber só recebe quem mais trabalha.

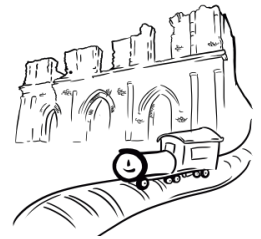
Jonas Luiz defende seu ponto de vista, destacando que há maior insatisfação entre os mais instruídos ou com anterior ascensão social:

*“As pessoas que entraram no começo da UBER, tinham uma ascensão social e perderam o emprego. Esses mesmos não ficaram, porque o cara faz conta, ele sabe raciocinar.”*

O maior agravante é que quanto maior a jornada de trabalho, maior os rendimentos. Assim, os trabalhadores buscam trabalhar o máximo possível.

### **Treinamento para aprender a lidar com as variabilidades**

Todos os motoristas entrevistados disseram ter aprendido a lidar com as variabilidades decorrentes da execução da tarefa com outros motoristas do serviço, aplicando experiências de funções anteriores ou no método próprio de tentativa e erro/acerto. Para o contato com outros



motoristas, alguns trocaram experiências pessoalmente, mas muitos usam ou usaram ferramentas tecnológicas como grupos de WhatsApp, Facebook e até vídeos do Youtube.

É nítida a lacuna entre “aceitar passageiros e deixá-los em seus destinos”, para o trabalho real, onde os motoristas precisam aprender sozinhos a melhorar seus trabalhos.

### **Férias, Licença Médica, Aposentadoria**

Uma questão preocupante acerca das conquistas necessárias aos motoristas da Uber, é a obtenção de benefícios. Durante as entrevistas, chamou a atenção o fato de a maioria dos trabalhadores não conseguir planejar suas aposentadorias ou pensar em tirar férias, uma vez que o trabalho só gera lucro ao trabalhar.

Tito e Ane consideram ficar doentes a pior parte. Se você não puder trabalhar, você tem que recorrer a um dinheiro guardado, mas se esse dinheiro não existir, você tem que torcer para ficar bom o mais rápido possível. Como não está dentro das forças da pessoa optar por ficar doente ou não, é injusto o trabalhador ficar sem receber nesses casos. A pessoa entra em um ciclo de trabalhar mesmo sem estar bem e, com isso, piora sua saúde, precisando então de mais dinheiro para se tratar, o que leva a mais trabalho...

Tito declarou ser muito incomodado por não ter direito a qualquer benefício trabalhista, como férias, auxílio doença ou descanso remunerado:

*“Isso é o que eu mais sinto falta. Saber que se eu não estou trabalhando, eu não estou recebendo. Isso é bem desgastante.”*

Jonas Luiz vai além, e compartilha que sem direitos trabalhistas, o sistema não funcionará:

*“A única forma do sistema funcionar direito, é você ter direitos trabalhistas.”*

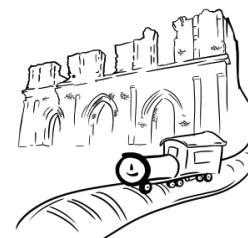
Ane consegue tirar férias para viajar mas precisa compensar trabalhando mais após o retorno da viagem, por vezes dobrado. Mostrou crer que a Uber mudará sua postura exploratória num cenário futuro:

*“Eu acho que a Uber vai tomar providências quando o país melhorar, e as pessoas voltarem a ocupar seus respectivos cargos. A maioria dos motoristas tem graduação, são bilíngues, e se diminuir essa crise, a Uber vai rebolar pra manter esses motoristas. Porque hoje a Uber sabe que nós somos reféns deles, a gente depende deles.”*

João, Marcio Paulo e Silveira ainda não tiraram férias, apesar de cogitarem. Já Jonas Luiz não cogitava tirar férias e nem parar em caso de doença ou alto stress:

*“Você não pode tirar férias. Se você tirar férias, você morre de fome. É tão barata a corrida, que se o cara parar de trabalhar ele não consegue se manter.”*

Sobre aposentadoria, ela é negligenciada pela Uber. Dentro do salário obtido com as corridas, é improvável que a pessoa consiga pagar uma previdência privada, como meio de compensação. Como a Uber não oferece contribuição para aposentadoria, as opções restantes são mudar de emprego, ou então trabalhar literalmente até não aguentar mais.



Nota-se semelhanças entre a perda de direitos dos trabalhadores da Uber com a flexibilização do trabalho, mencionada na atual pesquisa. Com as empresas, empregados e relações trabalhistas fragilizadas, há uma maior transição para a informalidade. A relação de trabalho fica cada vez mais desregulada, ampliando o processo de precarização do trabalho e deixando os motoristas sem seus direitos básicos. Assim, a Uber utiliza dessa flexibilização da jornada de trabalho como instrumento para burlar a legislação social do trabalho.

### **Como cuidar do carro**

Em sua maioria, os entrevistados disseram que em casos de pequenas sujeiras, eles mesmo realizam a limpeza do automóvel e continuam trabalhando. Entretanto, procuram providenciar uma limpeza especial quando se trata do exterior do veículo, possivelmente para manter a aparência de novo.

A maioria relatou não ter tido algum tipo de acidente que resultasse em sujeira extrema dentro do carro, porém praticamente todos disseram que caso isso venha a acontecer, isso se resolveria rapidamente, enviando fotos e o valor do recibo, que a própria Uber reembolsará o valor gasto na limpeza.

Bruna disse que esse era um dos motivos de maior reclamação, mas não foi o que encontramos em nosso caso, nossa amostra pode ter um viés diferenciado da amostra dela, mesmo assim essa diferença nos chamou a atenção.

### **Análise Geral**

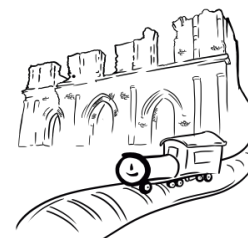
Tanto neste trabalho quanto no de Bruna Assis (2017), os motoristas se veem prejudicados por não possuírem direito a benefícios básicos, além de terem insegurança com a série de perigos que são expostos diariamente. Também houve convergência respeito da baixa percepção de insatisfação quanto à remuneração recebida, já que para Bruna possuiu a 2ª menor nota crítica, e para a atual pesquisa, os rendimentos foram considerados de média relevância.

Por fim, houve convergência no que diz respeito aos motoristas estarem em situação que configura trabalho precário, onde a ocorrência de descanso, pausa e alimentação estão abaixo dos demais trabalhos regidos pela CLT, em prol do benefício próprio da empresa.

Diferente dos trabalhadores tradicionais e dos motoristas não profissionais, a saúde dos empregados da Uber é impactada de um modo próprio. Resultado da flexibilização do trabalho aliada à informalidade e ao trabalho por produção, esse cenário apenas mudará quando for obrigatório para a empresa arcar adequadamente com as despesas de seus empregados.

Seria aconselhável, por exemplo, a criação de um horário de almoço remunerado e obrigatório a cada 4 horas seguidas de trabalho (levando em consideração jornada de 8 horas). Também seria fundamental ter o direito a 15 dias de férias remuneradas de 6 em 6 meses, utilizando a média dos salários do período trabalhado, para ser equivalente ao período de férias. Da mesma forma, utilizando da média dos salários anuais, que fosse possível a criação do 13º salário, assim como os demais trabalhadores têm direito.

A fim de amenizar o excesso de trabalho, seria necessário estipular uma quantidade máxima de horas extras semanais (considerando jornada de 8 horas), até que o trabalhador



atinga a quantidade máxima e não possa ultrapassá-la, para sua própria segurança. A respeito de sua saúde, o ideal seria existir a oferta obrigatória de plano de saúde, visando acompanhar os possíveis problemas físicos em decorrência do trabalho.

São diversas as opções de direitos e benefícios que os trabalhadores da Uber poderiam adquirir, desde que a empresa tivesse que, por lei, cumprir as normas acordadas.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A presente pesquisa, que tem por objetivo identificar os fatores que afetam a saúde e segurança dos trabalhadores da Uber, teve seu propósito atingido. Através do aprofundamento literário nos temas referentes à flexibilização do trabalho, foi possível analisar e aplicar ao caso Uber, respondendo positivamente ao objetivo específico “Verificar se flexibilização do trabalho realizada pela Uber impacta a saúde dos motoristas de um modo específico”. Outro objetivo específico, “Identificar pesquisas existentes sobre o trabalho na Uber” foi concluído ao explorar a pesquisa da dissertação de Bruna (2017), referente a insatisfação dos motoristas. Ainda, houve aprofundamento no cotidiano dos motoristas da Uber, aplicando nas 12 entrevistas e atingido o objetivo específico “Entrevistar trabalhadores e identificar, através de seu trabalho real, quais os fatores que afetam sua saúde”.

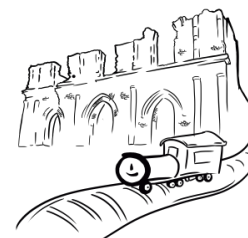
Em adição, utilizou-se uma metodologia exploratória descritiva no estudo, que possui caráter qualitativo, se aproximando da realidade do trabalhador. Gil (2002) descreve esse tipo de pesquisa como: “explicita o tema, proporcionando familiaridade com o mesmo. A ideia é explorar uma situação real, formulando hipóteses e explicando as variáveis causais do fenômeno encontrado no objeto de estudo”.

Através das minúcias e particularidades do trabalho real, foi descoberto quais fatores afetavam sua saúde e se a flexibilização impactava especificamente a eles:

- Fatores de alta relevância: Jornada, Saúde, Benefícios e Violência; possuindo maior percepção de descontentamento e também apresentando mais riscos.
- Fatores de média relevância: Aplicativo, Rendimento e Alimentação; chegam a afetar os motoristas, mas em menor proporção e menores riscos do que os de alta relevância.
- Fatores de baixa relevância: Suporte, Variabilidades, Manutenção e Passageiros; fatores que já foram amenizados pelos trabalhadores, interferindo pouco no dia a dia.

Esse trabalho se trata de um estudo inicial exploratório, mas seus resultados iniciais indicam que há insatisfação em diversos aspectos na categoria dos motoristas da Uber, muitos deles, desconhecidos pela população.

## **REFERÊNCIAS**



ANTUNES, R. **Desenhando a nova morfologia do trabalho no Brasil.** Campinas, 2014.

ANTUNES, R; BRAGA, R; **Infoproletários: degradação real do trabalho virtual.** São Paulo, 2009.

ASSIS, B. **Análise da Inovação nos Modelos de Negócio de Transporte Particular de Passageiros:** dos Modelos Tradicionais aos Modelos de Negócio Compartilhados, 2017.

G1. **Uber fatura US\$ 6,5 bilhões em 2016, mas tem prejuízo de US\$ 2,8 bilhões.** Disponível em: <<https://g1.globo.com/tecnologia/noticia/uber-fatura-us-65-bilhoes-em-2016-mas-tem-prejuizo-de-us-28-bilhoes.ghtml>>. Acessado em: 28 nov. 2017.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

KRAMER, J. **A ECONOMIA COMPARTILHADA E A UBERIZAÇÃO DO TRABALHO:** Utopias do nosso tempo? Curitiba, 2017.

MARCELINO, P. **A logística da precarização.** Santos, 2004.

MONTMATCH, RAUTT, SANTOS. **Estudo da atividade de trabalho dos motoristas da Uber.** Rio de Janeiro, 2017.

O ESTADO DE S. PAULO. **Em 2016, Uber gerou US\$ 20 bilhões em viagens.** Disponível em: <<http://link.estadao.com.br/noticias/empresas,apesar-de-polemicas-faturamento-do-uber-cresce-no-final-de-2016,70001738845>>. Acessado em: 01 dez. 2017.

UBER. Disponível em: <<https://www.uber.com/pt-br/> acesso em:12/11/2016>. Acessado em: 25 nov. 2017.