

Tempo, trabalho e desigualdades raciais e territoriais: a intensificação do trabalho entre os motoristas uberizados

Luca Bonando 

Universidade Federal de Minas Gerais
Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil
lucabonando99@gmail.com

Gustavo Emiliano Silva 

Universidade Federal de Minas Gerais
Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil
gustavoemiliano081@gmail.com

RESUMO

O artigo analisa as repercussões da expansão das plataformas digitais sobre a gestão do tempo e a intensificação do trabalho, focando na realidade dos motoristas da Uber em Belo Horizonte e sua região metropolitana. Discute como a emergência da “uberização” reconfigura a disputa histórica entre capital e trabalho, introduzindo mediações tecnológicas que sofisticam a extração de mais-valia absoluta e relativa por meio da gestão algorítmica e da redução das porosidades do processo laboral. A metodologia se baseou em revisão bibliográfica e na análise dos microdados da Enquete Uber/RMBH (2022). Os resultados demonstram que há precarização, longas e desregulares jornadas e certa tendência à ininterruptibilidade do trabalho dos motoristas da Uber. A pesquisa demonstra, ainda, que a precarização não se manifesta de forma homogênea, pois é mediada por marcadores sociais de raça e território que definem diferentes graus de exposição à exploração dos trabalhadores pela corporação.

PALAVRAS-CHAVE: uberização; geografia; precarização.

INTRODUÇÃO

O tempo no processo de trabalho é o fator, por excelência, de disputa na relação capital trabalho, assim como já elucidado por Marx (2014 [1867]) em contexto de capitalismo insurgente. Entretanto, nas últimas décadas, a expansão das plataformas digitais tem reconfigurado as relações de trabalho, especialmente nos contextos urbanos, ao introduzir novas mediações na relação entre tempo, espaço e exploração.

Entre rupturas e continuidades, o tempo permanece em disputa, mas com a emergência tecnológica, as estratégias de sua exploração se tornaram mais sofisticadas. As extensas jornadas de trabalho são recorrentemente indicadas como **a** face mais evidente da exploração do trabalho. Apesar de ser um eixo central, outros fatores subjacentes constituem o uso capitalista do tempo. No caso dos motoristas de aplicativo, isso fica evidente ao compreender que o trabalho de motorista de aplicativo é pago apenas contabilizando o tempo de transporte do passageiro. Ou quando a gestão algorítmica do trabalho instaura novos ritmos gestuais, de mobilidade e até de jornada, conformando uma temporalidade sociotécnica que intensifica o trabalho não apenas estendendo as jornadas, mas reduzindo as porosidades no interior do processo de trabalho.

Diante disso, duas perguntas sustentam essa investigação: como a intensificação do trabalho se manifesta entre motoristas da Uber em Belo Horizonte e sua região metropolitana? De que forma raça e território modulam essa intensificação? Parte-se da hipótese de que a precarização se realiza também nas sutilidades do cotidiano de trabalho, mas que, apesar de ser uma constante, não se realiza de forma homogênea, sendo mediada por condições sociais e espaciais que definem diferentes graus de exposição à exploração.

A análise do tempo constitui um eixo fundamental para a compreensão das dinâmicas sociais e espaciais. Conforme propõe Milton Santos (2011 [1996]), o tempo pode ser apreendido a partir de duas dimensões complementares: o eixo da sucessão e o da coexistência. O primeiro refere-se ao acúmulo histórico que conforma o presente, enquanto o segundo diz respeito à simultaneidade de diferentes temporalidades que se expressam no espaço geográfico. É nessa segunda dimensão que se insere, de maneira mais direta, a contribuição da geografia, ao evidenciar como distintos agentes — como o Estado, o mercado, as instituições e os trabalhadores — produzem, vivenciam e utilizam o tempo de maneira desigual. Como destaca o autor, trata-se de considerar “o tempo do processo direto de trabalho, o tempo da

circulação, o tempo da divisão territorial do trabalho e o tempo da cooperação” (SANTOS, 2011 [1996], p. 54).

Se em Santos (1996), o tempo aparece como categoria espacial, em Marx (2014 [1867]), ele se concretiza no interior do processo de trabalho. O autor destrinchou o metabolismo do valor no interior da produção de mercadorias, identificando que a grandeza do valor é determinada pela quantidade de trabalho nela contida, isto é, o tempo de trabalho socialmente necessário voltado à reprodução da força de trabalho e o tempo de trabalho excedente, do qual se extrai a mais-valia. A ampliação dessa mais-valia pode ocorrer tanto pelo prolongamento da jornada de trabalho — caracterizando a mais-valia absoluta — quanto pela redução do tempo de trabalho necessário, via aumento da produtividade — configurando a mais-valia relativa. Assim, o tempo se afirma como objeto de disputa no interior da relação capital-trabalho (Marx, 2014 [1867]), mas as estratégias de sua exploração variam.

Essas estratégias de intensificação do trabalho variam também no tempo e no espaço. Dal Rosso (2013) demonstra como a intensificação do trabalho é mais recorrente em países da periferia do capitalismo, onde se concentram maiores níveis de exploração. Paradoxalmente, ainda que haja, em termos gerais, uma tendência histórica de redução da jornada de trabalho (Dal Rosso, 2013), observa-se uma crescente percepção de intensificação do trabalho por parte dos trabalhadores (Silva, 2012).

Esse aparente paradoxo pode ser compreendido a partir da ampliação de mecanismos associados à mais-valia relativa, como a incorporação de novas tecnologias e formas de gestão, que elevam o ritmo e o controle do trabalho sem necessariamente ampliar sua duração formal. O resultado é o aumento da intensidade do trabalho, guiada por meio da redução das porosidades no trabalho, das pressões e exigências sobre os trabalhadores, estabelecimento de metas e da introdução de novas tecnologias e processos gerenciais (Cardoso, 2013).

Trata-se de compreender que a precarização do trabalho vai muito além da objetividade do aumento da jornada de trabalho ou até da cadência de trabalho, mas envolve a separação entre concepção e execução, a alienação do trabalho e a introdução de novas normatizações operacionais e subjetivas que compõem um cenário de degradação gradativa do trabalho (Braverman, 1974).

No contexto contemporâneo, tais transformações se articulam à emergência de um proletariado urbano de serviços mediado por tecnologias digitais (Antunes, 2018), para os quais a exploração tem sido intensificada tanto

pelo aumento da mais-valia absoluta como da relativa. Longe de representar uma ruptura absoluta, tais dinâmicas podem ser interpretadas como reconfigurações e, em certa medida, atualizações de formas históricas de exploração, agora ampliadas e disseminadas pelas plataformas digitais. Para Abílio (2017), essas características já constituíam os modos de vida periférico, mas passam a se generalizar com as plataformas digitais. Já Antunes (2023) defende que essa precariedade do trabalho são protoformas do capitalismo que estão sendo recuperadas.

A noção de uberização do trabalho (Abílio, 2017) surge para dar conta deste processo de mudança do *status* da noção e prática de trabalho na sociedade contemporânea (De Stefano, 2016). Nesse contexto, Uberização refere-se a um conjunto de processos que culminam em mais precarização do trabalho, como a informalização do trabalho, o trabalho sob demanda, o autogerenciamento do trabalho, a datificação do cotidiano e o trabalho mediado por plataforma (Abílio, 2020; Abílio, Amorim e Grohmann, 2021).

Talvez o caso mais emblemático deste processo seja a empresa *Uber Technologies Inc*, cuja gênese remonta a 2009, em São Francisco (EUA), apresentando-se sob a retórica da inovação e da economia compartilhada. Longe de ser uma plataforma digital ou apenas uma empresa de tecnologia, a Uber se configura como uma plataforma territorial, devido à sua indissociação do território, seja para capturar a mão de obra, para acessar e gerenciar informações territoriais, para utilizar a infraestrutura pública disponível e para realizar, concreta e cotidianamente, suas atividades (Tozi, 2021).

No Brasil, conforme analisa Tozi (2021), a chegada da empresa em 2014 marca uma periodização fundamental na logística e na mobilidade urbana nacional, caracterizada pela rápida transição de uma economia de rede para uma 'nuvem' que se materializa de forma agressiva no território. Ao consolidar sua hegemonia no mercado brasileiro, amparada por um cenário de desemprego crescente a partir de 2015 e desregulação da legislação trabalhista, a Uber estabeleceu uma nova racionalidade espacial.

Sua operação não ocorre de forma homogênea; pelo contrário, ela se aproveita da fluidez territorial e das desigualdades socioespaciais para ditar ritmos de trabalho e tarifas dinâmicas. Portanto, a escolha da Uber como objeto central desta pesquisa justifica-se por sua posição de vanguarda e domínio normativo no setor, funcionando como um laboratório da "uberização" que permite observar como os algoritmos aprofundam a seletividade territorial e a vulnerabilidade dos trabalhadores em diferentes perspectivas.

Nesse contexto, os motoristas de aplicativo configuram-se como expressão emblemática das atuais morfologias do mundo do trabalho, situando-se em uma zona de indefinição jurídica que não apenas obscurece a natureza de seu vínculo de trabalho, mas também potencializa e inova em dinâmicas estruturais de precarização (Antunes, 2018). Assim, esses trabalhadores apresentam uma inserção específica nesse processo, a partir da qual emergem questões centrais para a compreensão das transformações contemporâneas do trabalho.

Apesar desses processos anunciarem um aumento da precarização do trabalho, poucas pesquisas buscam categorizar essa precarização. Neste sentido, bucou-se analisá-la por meio das categorias de extensão, distribuição e intensidade do trabalho, conforme orientado por Dal Rosso (1996) e Cardoso (2013). A extensão refere-se à duração da jornada, geralmente regulada por dispositivos legais; a distribuição diz respeito à organização do tempo de trabalho ao longo da vida cotidiana; e a intensidade está relacionada ao grau de esforço físico e psíquico exigido do trabalhador.

Essa separação é um instrumento analítico para a compreensão dos efeitos e pressões que o tempo de trabalho exerce sobre a vida e saúde dos trabalhadores, mas que se encontram todos imbricados, misturados e culminam no grau de precariedade deste trabalho. Por exemplo, um trabalho pode ter longa carga horária, mas não ser intenso. Inversamente, pode ter curta duração, mas ter uma elevada intensidade. Da mesma forma, a distribuição compõe essa variável, na medida em que pode estar distribuído em diversos momentos dispersos, ou em períodos sociais historicamente separados para outros tempos, como para o lazer, a família, a educação, o descanso e qualquer atividade que não esteja relacionada ao trabalho.

Em média, cerca de 22% dos cargos de trabalho no mundo estão circunscritos na categoria de trabalho excessivo, segundo dados de 2005 (ONU, 2007). Isso significa que jornadas de trabalho extensas são uma realidade para um quinto da população mundial, e que, portanto, existem pessoas e lugares reservados para a intensa exploração capitalista. Neste sentido, diversas pesquisas têm apontado que a exploração do trabalho não é homogênea, mas estruturada por marcadores sociais como classe, raça, gênero e território, que definem quem será mais exposto às formas intensificadas de precarização.

As desigualdades aparecem desde a inserção no mercado de trabalho, passando pela valorização dos cargos, reconhecimento financeiro e seguridade social (Silveira *et al.*, 2020). Por exemplo, o trabalho em escala 6x1 (seis dias

trabalhados por um dia de repouso) recai diferencialmente sobre os grupos sociais, afetando mais intensamente mulheres (56,46%) e pessoas negras (62,76%) (Observatório do Estado Social Brasileiro, 2025). Os trabalhos informais também são demarcados por essas desigualdades: em 2022, 46,8% e 46,6% dos trabalhadores informais eram mulheres pretas ou pardas e homens pretos ou pardos, respectivamente, enquanto mulheres brancas (34,5%) e homens brancos (33,3%) tinham taxas abaixo da média (IBGE, 2022).

O perfil dos trabalhadores de plataformas digitais baseadas em localização — isto é, aqueles cujo trabalho depende de estar fisicamente em um lugar específico para executar tarefas mediadas por aplicativos (motoristas e entregadores de aplicativo) — revela assimetrias, mas também diferenças em relação ao restante do mercado de trabalho brasileiro. Estudos revelam que há predominância do sexo masculino nessa atividade, com cerca de 95% dos trabalhadores homens. Quanto à divisão racial, 49% se autodeclararam pardos e 14% pretos, somando 63% de negros (Callil e Picanço, 2025). Assim, os trabalhadores são diferencialmente afetados pela intensidade do trabalho, pois as diferentes localizações e identidades compõem um aspecto estruturante que incide em mais ou menos precarização, sobretudo no trabalho de motoristas de aplicativo.

Nesse cenário, o presente artigo pretende analisar a dimensão da precarização do trabalho dos motoristas que trabalham na Uber por meio da definição e da análise de critérios que permitem compreender a intensidade do trabalho, apontando como essa precarização recai diferencialmente sobre os sujeitos marcados por condicionantes raciais e territoriais em Belo Horizonte e sua região metropolitana.

Metodologicamente, esta pesquisa se apoia nos microdados da enquête quantitativa Uber/RMBH (2022), um questionário aplicado em 405 entrevistas estruturadas realizadas no 2º semestre de 2022 durante corridas realizadas com motoristas do aplicativo Uber *Driver*. Essa pesquisa contou com 10 entrevistadores de campo, munidos do software PED UBER, desenvolvido pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), que continha mais de 60 questões, orientadas por três eixos básicos do mundo laboral: i) região ou local de atividade; ii) horas dedicadas ou uso do tempo no trabalho; e iii) remuneração e custos vinculados à inserção ocupacional.

As entrevistas ocorreram em Belo Horizonte/MG e nos municípios de Betim, Contagem, Nova Lima, Lagoa Santa, Vespasiano, Ribeirão das Neves e Pedro Leopoldo, localizados na região metropolitana da capital. A Enquete

Uber/RMBH foi desenvolvida pela parceria firmada entre UFMG e DIEESE, apoiada financeiramente pelo Ministério Público do Trabalho/Procuradoria Regional do Trabalho da 3ª Região (MPT/PRT - 3ª Região) e seus principais resultados estão publicados no *Boletim Dirigindo para a Uber: Resultados de Pesquisa* (Tozi e Gianasi, 2023).

Utilizou-se ferramentas de Inteligência Artificial generativa que auxiliaram no processo de sistematização dos dados e compreensão destes. Além disso, algumas sugestões de melhorias na escrita foram solicitadas para a melhor apresentação das ideias presentes neste texto.

Para analisar a extensão da jornada de trabalho entre os motoristas de aplicativo, analisou-se os dados referentes aos dias trabalhados na semana e às horas de trabalho por dia. Para o exame da distribuição do trabalho, elencou-se os motoristas que alegaram trabalhar nos finais de semana e madrugadas. Já para a intensidade, observaram-se as pausas realizadas pelos motoristas durante o expediente de trabalho e o oferecimento de bônus e promoções pelas plataformas.

Tal metodologia adotou uma estratégia analítica em dois níveis. Em um primeiro momento, os dados foram apresentados de forma agregada, considerando o conjunto geral dos motoristas. Em seguida, procedeu-se a um detalhamento analítico, com o recorte baseado na autodeclaração racial utilizada pelo IBGE (que contempla os grupos brancos, pretos, pardos, negros e amarelos). A categoria agregada “negros”, que será adotada neste artigo, compreende a soma de pessoas pretas e pardas, conforme amplamente empregado na literatura científica.

A partir desses recortes, buscou-se identificar a incidência e a intensidade da precarização, bem como sua articulação com dinâmicas de desigualdade já estruturadas socialmente. Os grupos foram definidos com base em uma análise amostral dos dados primários coletados por meio das entrevistas, sendo posteriormente selecionadas as variáveis e as questões mais relevantes para os objetivos desta pesquisa.

O TEMPO NO TRABALHO DE MOTORISTAS POR APLICATIVO

A questão do tempo de trabalho de motoristas por aplicativo ocupa um lugar central na produção da precarização nesse tipo de atividade laboral. Diferentemente de formas tradicionais de assalariamento, o tempo efetivamente remunerado para esses trabalhadores corresponde apenas a uma fração do tempo total de trabalho, pois o pagamento é realizado por tarifa, isto é,

por corrida concluída, de modo que uma série de temporalidades indispensáveis à realização do trabalho não são contabilizadas nem remuneradas. Entre elas, destacam-se o tempo de espera por chamadas, o deslocamento até o ponto de embarque, as pausas para alimentação, o abastecimento do veículo e outros intervalos necessários à manutenção da atividade. Essa dissociação entre tempo de trabalho efetivo e tempo pago aproxima o trabalho por plataformas de formas clássicas de pagamento por peça, nas quais o risco da ociosidade é transferido integralmente ao trabalhador.

Além disso, o tempo de trabalho dos motoristas está profundamente condicionado pelas dinâmicas da circulação urbana. A temporalidade do deslocamento não é definida exclusivamente pelo trabalhador, mas pela materialidade das infraestruturas viárias e pelas condições concretas de mobilidade nas cidades, como a qualidade das vias, a sinalização, a presença de dispositivos de controle (como radares) e, sobretudo, o volume de tráfego. Nesse sentido, o trânsito emerge como um elemento estruturante do cotidiano de trabalho, afetando diretamente tanto a duração quanto a intensidade da atividade.

Os dados empíricos reforçam essa centralidade: na Enquete Uber/RMBH (2022), ao serem questionados sobre os principais problemas enfrentados no trabalho, 45 motoristas indicaram diretamente o trânsito entre as opções apresentadas. Além disso, entre os 88 respondentes que optaram por registrar respostas no campo aberto ("outro"), 55% também mencionaram o trânsito como um dos principais fatores de dificuldade. Esse dado sugere que, para além de um elemento contingente, o trânsito constitui uma dimensão estruturante da experiência de trabalho, associada não apenas ao aumento do tempo despendido, mas também ao desgaste físico e psicológico, à exposição prolongada a condições ambientais adversas, como calor intenso, e à ampliação da vulnerabilidade a situações de violência urbana.

Outro elemento central para a compreensão dessas dinâmicas é a gestão algorítmica do trabalho, característica fundamental das plataformas digitais como a Uber. Nesse modelo, a distribuição das corridas, a definição de preços dinâmicos, a oferta de bônus e incentivos e até mesmo a permanência do trabalhador na plataforma são mediados por sistemas automatizados, cujo funcionamento não é transparente para os motoristas. Essa forma de gestão introduz mecanismos de controle indireto que operam por meio de estímulos e penalizações, induzindo comportamentos específicos, como a permanência prolongada online, a atuação em horários de maior demanda (como madrugadas e finais de semana) e a redução de pausas.

Dessa forma, a gestão algorítmica atua simultaneamente sobre as três dimensões do tempo de trabalho: amplia sua extensão ao incentivar jornadas mais longas, reorganiza sua distribuição ao concentrar a atividade em determinados períodos e intensifica seu ritmo ao reduzir tempos ociosos e aumentar a pressão por desempenho. Trata-se, portanto, de um elemento-chave para compreender como a intensificação do trabalho se realiza concretamente no contexto das plataformas digitais.

PRECARIZAÇÃO: TENDÊNCIAS DE UM TRABALHO ININTERRUPTO

A extensão jornada de trabalho constitui o elemento histórico de luta da classe trabalhadora e de pressão da classe capitalista. Embora a extensão da jornada seja uma constante na história e funcionamento do capitalismo, ela não ocorre de forma homogênea no tempo e no espaço, variando conforme contextos históricos, arranjos institucionais, grupos sociais e posições na divisão internacional do trabalho (Dal Rosso, 1996).

A institucionalização de limites à jornada de trabalho, como disposto na convenção nº 1 da Organização Internacional do Trabalho (OIT, 1919), estabelece a carga horária de oito horas diárias e 48 horas semanais e representa um marco na regulação do trabalho. Mesmo assim, depois de muita luta e avanços institucionais, o contexto atual demonstra o quanto é possível regredir a trabalhos com dez, onze, doze e até quatorze horas de jornada, como no caso dos motoristas que trabalham para a Uber.

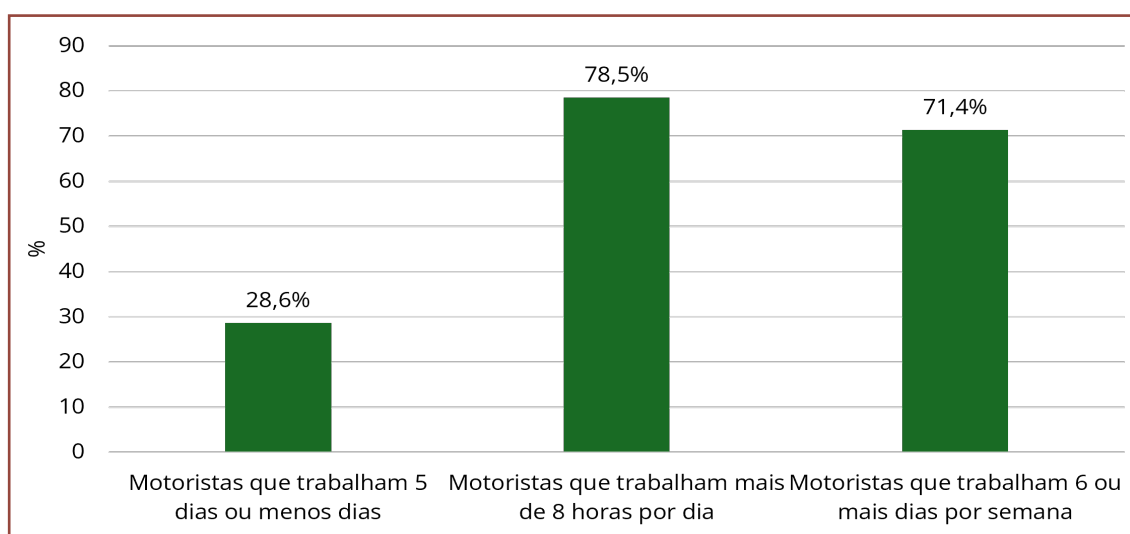
Nesse sentido, o resultado da análise da extensão da jornada dos motoristas de aplicativo apontou para um seleto grupo que trabalhava por cinco ou menos dias por semana e por menos de 8 horas por dia. Em contrapartida, a maioria dos motoristas estão imersos em uma jornada que ultrapassa os limites físicos e sociais.

O grupo de motoristas que trabalham por cinco ou menos dias da semana representou apenas 28,64% do conjunto entrevistado. Mesmo dentro deste grupo que trabalha menos dias, a média de dias trabalhados é de 4,30 dias trabalhados na semana. Excluindo-se os motoristas que alegam trabalhar cinco dias na semana, restam apenas 10,61% dos entrevistados. Esses resultados apontam para um cenário em que jornadas menos intensas constituem uma exceção, enquanto a maior parte dos motoristas se insere em regimes de trabalho mais extensos, tanto em dias quanto em horas trabalhadas.

Comparativamente, o grupo restante representa 71,36% dos motoristas entrevistados, que responderam que trabalham seis ou sete por semana. Esse

grupo está bem dividido. Dentre esses motoristas, 54,33% costumam trabalhar seis dias por semana e 45,67%, sete dias por semana. Em termos da amostra total, isso significa que 38,77% do total de motoristas entrevistados costuma trabalhar seis dias por semana, enquanto 32,59% trabalham sete. Esse último dado é particularmente significativo, uma vez que indica que cerca de um terço dos motoristas não dispõe de dias regulares de descanso.

Figura 1 – Percentual de motoristas por jornada de trabalho, em dias e horas (2022)



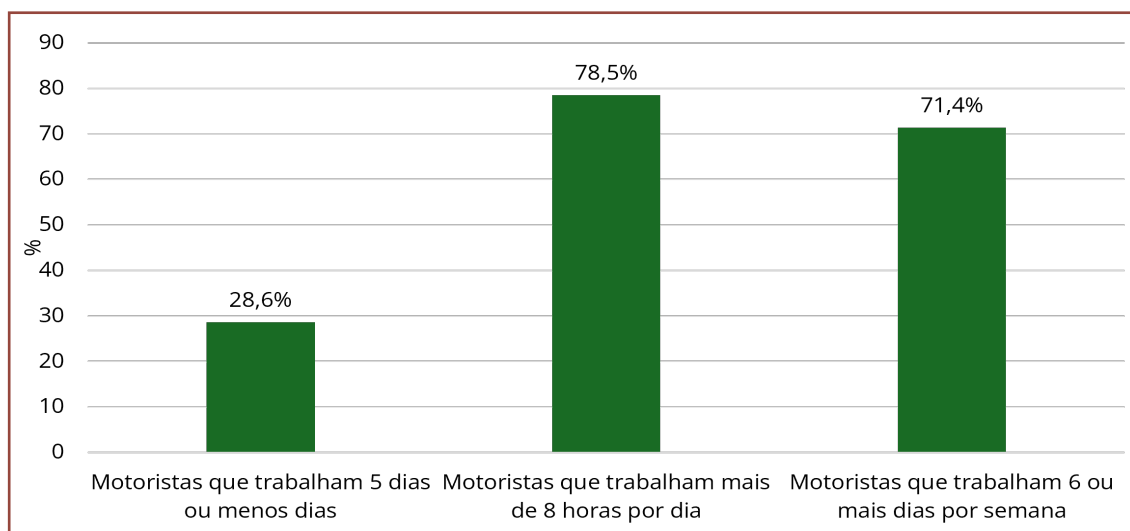
Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da Enquete Uber/RMBH (2022).

A análise das horas trabalhadas aprofunda esse quadro: os dados da Enquete Uber/RMBH (2022) mostram que 78,50 % dos motoristas do aplicativo Uber *Driver* trabalham mais de oito horas por dia. Neste grupo, havia motoristas que alegam trabalhar treze, quatorze e até quinze horas por dia. O cenário final aponta que 71,36% dos trabalhadores trabalham seis ou mais dias por semana e 78,30% em jornadas de mais de oito horas por dia. Ou seja, a maioria dos trabalhadores praticam uma jornada ininterrupta e extenuante de trabalho.

Outro fator elencado para compreender a precariedade do trabalho dos motoristas foi a distribuição do tempo de trabalho, que pode ser organizada de forma a tensionar a fronteiras biológicas do tempo, como em casos de trabalhos que desregulam a escala do sono (escala ininterrupta, 12x36 ou simplesmente os que trabalham de madrugada) ou social, como os trabalhos que ocorrem em períodos convencionados para atividades fora do trabalho (finais de semana e feriados, por exemplo). Ou seja, a precarização não está associada apenas ao quanto se trabalha, mas também a quando se trabalha.

A distribuição está associada, ainda, à noção de flexibilidade, acompanhada do discurso de liberdade sob a égide do capital. Este é um fator de condiciona o tempo dentro e fora do processo de trabalho, dado que o trabalhador se encontra pressionado a “ser ágil em relação à demanda do capital, estar aberto às mudanças no curto prazo, assumir riscos continuamente e depender cada vez menos de leis e procedimentos formais” (Cardoso, 2013, p.355). Portanto, os trabalhadores se submetem a um estado de constante prontidão e vigilância que extravasa as fronteiras do tempo e local de trabalho, transformando o trabalho no principal eixo dinamizador da totalidade da vida dos sujeitos. A figura 2 mostra o percentual de motoristas que alegaram trabalhar aos fins de semana e de madrugada.

Figura 2 – Percentual de motoristas que trabalham de madrugada e sempre e às vezes aos fins de semana



Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da Enquete Uber/RMBH (2022).

Os dados evidenciam que o trabalho aos fins de semana não constitui uma prática ocasional, mas um elemento estruturante da atividade dos motoristas de aplicativo. Com 72,6% dos respondentes afirmando trabalhar sempre nesses períodos, a noção de “flexibilidade”, frequentemente associada a esse tipo de trabalho, mostra-se limitada enquanto categoria explicativa. Em vez de indicar autonomia na gestão do tempo, o que se observa é a subordinação da jornada às dinâmicas da demanda, concentradas justamente nos momentos de maior circulação e consumo. Nesse sentido, a distribuição do tempo de trabalho passa a ser organizada prioritariamente pelas necessidades do capital, configurando um regime de disponibilidade contínua que ultrapassa as fronteiras tradicionais entre tempo de trabalho e tempo de não trabalho.

Além disso, a presença de 11,6% de motoristas que atuam de forma recorrente tanto aos fins de semana quanto durante a madrugada aponta para, uma reorganização da jornada de trabalho que concentra as atividades em períodos mais intensos e socialmente desvalorizados, como madrugadas, fins de semana e feriados. Este é um grupo que está imerso em uma jornada de trabalho que tenciona a organização social do tempo na vida dos sujeitos fora do trabalho, na medida em que afeta a dimensão do descanso e da sociabilidade e desregula a dimensão fisiológica do sono. A madrugada é também um fator de exposição a riscos urbanos para os trabalhadores, pois os expõem a assaltos e a passageiros não convencionais. yyyy

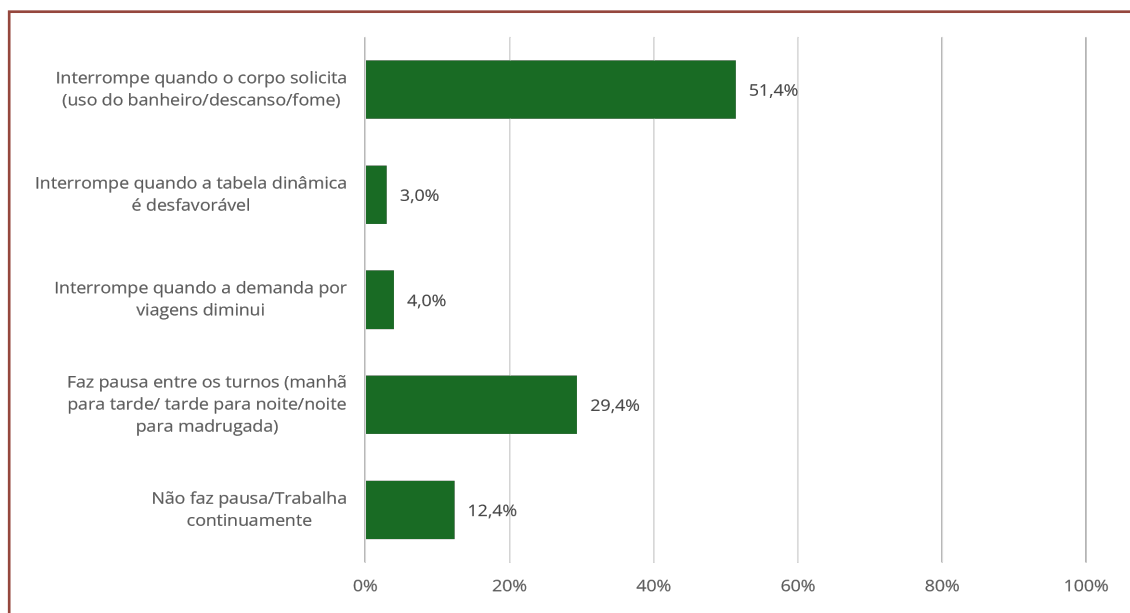
Embora seja possível interpretar essa distribuição como uma estratégia individual de maximização de ganhos, sua elevada incidência sugere a existência de condicionantes estruturais que limitam a autonomia dos trabalhadores, reforçando a precarização e evidenciando como o controle do tempo se configura como um dos principais mecanismos de exploração no trabalho por plataformas. Essa exploração pode ser analisada, de forma complementar, sob o prisma da intensidade do trabalho, ou seja, conforme o esforço do sujeito, tanto físico como psicológico, necessário para a realização do trabalho (Cardoso, 2013).

Quando perguntados sobre quando realizam pausas no trabalho, 12,35% dos entrevistados responderam que não fazem pausas durante a jornada de trabalho, ou seja, trabalham continuamente. Outros 29,38% indicaram realizar pausas entre turnos, enquanto percentuais menores relataram interromper o trabalho em função da queda na demanda (3,95%) ou de condições desfavoráveis de remuneração (2,96%). A maioria dos motoristas (51,36 %) responderam que fazem pausa apenas quando “o corpo solicita” (para uso do banheiro, descanso ou fome). Ou seja, para uma parcela significativa dos motoristas, as pausas não se configuram como momentos previamente organizados, mas sim como interrupções relativas a necessidades fisiológicas ou a condições externas do trabalho.

Esse dado aponta para duas dinâmicas próprias dos motoristas de aplicativo. A primeira é a ausência de infraestruturas de apoio no cotidiano no trabalho, ou seja, não existem locais apropriados para o uso do banheiro, o descanso ou a alimentação, o que faz com que as necessidades fisiológicas dos trabalhadores sejam transformadas em transtornos no cotidiano do trabalho. A segunda dinâmica refere-se à interferência dos algoritmos no ritmo de trabalho dos motoristas: quando a plataforma oferece as corridas sem

pausa, deixando para o motorista um intervalo de cerca de cinco segundos para decidir aceitar ou negar as corridas, instaura-se um ritmo ininterrupto de demandas de trabalho. Nesse sentido, a figura 3 sintetiza os dados da Enquete Uber/RMBH (2022) sobre as pausas realizadas durante a jornada de trabalho dos motoristas de aplicativo e evidencia a intensidade do trabalho à qual esses trabalhadores estão submetidos.

Figura 3 – Motoristas e principais apontamentos para interrupção do trabalho



Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da Enquete Uber/RMBH (2022)

O estabelecimento de metas, promoções e bônus também está associado a esta regulamentação dos sujeitos e gestão das produtividades, configurando-se como uma das principais formas de intensificação do tempo de trabalho (Dal Rosso; Cardoso, 2015). A Enquete Uber/RMBH revelou que 27,65% dos motoristas entrevistados afirmaram aumentar o tempo de trabalho quando há bônus ou promoções, que por sua vez, são determinados pela gestão algorítmica. Outros 8,89% e 19,01% alegaram trabalhar em dias e turnos diferentes dos habituais e acompanhar as indicações do aplicativo e trocar o lugar de trabalho, respectivamente.

Esses dados revelam que há inferências na intensidade do trabalho ditadas pela gestão algorítmica por meio de mecanismos que são sutis, mas que alteraram a prática do trabalho entre cerca de 40% dos motoristas entrevistados, e que nem sempre são financeiramente viáveis para os trabalhadores. Tais dinâmicas reforçam a compreensão de jornadas marcadas não apenas pela extensão do tempo trabalhado, mas pelo autogerenciamento subordinado (Abílio, 2019), no qual a subjetividade associada ao

empreendedorismo, unido à gestão algorítmica do trabalho, instaura temporalidades associadas às metas e aos estímulos dos aplicativos, como distribuição instantânea e rápida de corridas.

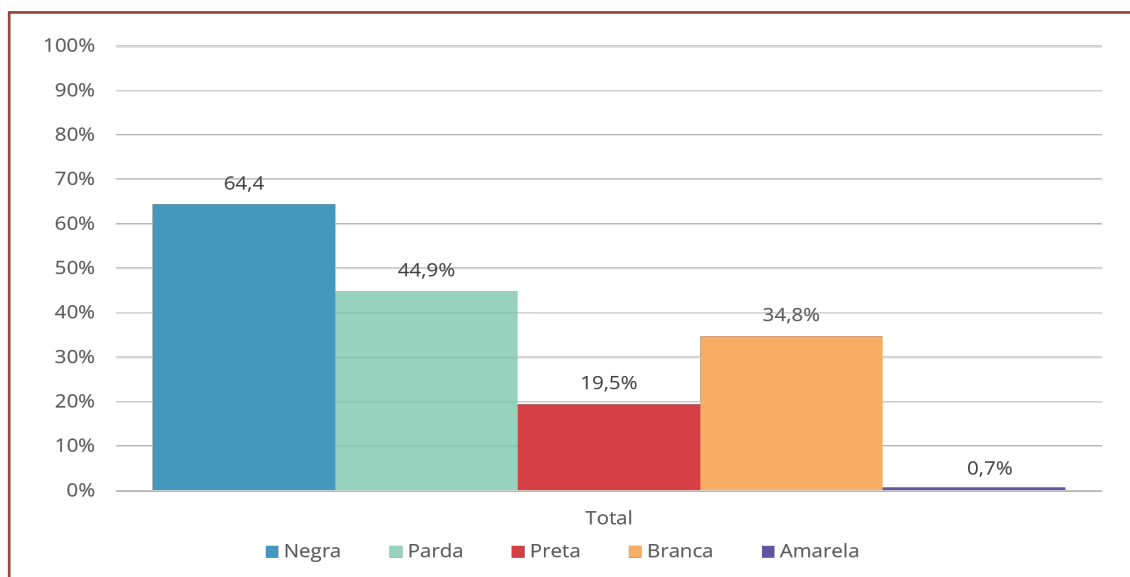
OS DESAFIOS DOS MOTORISTAS PLATAFORMIZADOS NEGROS

A divisão racial do trabalho não é apenas uma manifestação do racismo, mas uma das principais engrenagens para o seu funcionamento. Essa categoria permite compreender “a diferenciação das oportunidades, das condições materiais, sociais e políticas que estruturam o cotidiano das(os) trabalhadoras(es) negras(os) no Brasil” (Alves, 2022, p. 219). Martins (2014) situa os trabalhadores negros em trabalhos instáveis, subvalorizados e informais no mercado de trabalho brasileiro das décadas de 1980 e 1990. Segundo a autora, as crises estruturais deste período que resultaram em degradação das condições de trabalho recaíram mais intensamente sobre a população racialmente discriminada (Martins, 2014).

Atualmente, na terceira década do século XXI, o moderno e o arcaico se reorganizaram em confluência na formação de um proletariado de serviços imbricado às tecnologias da comunicação e informação, cujas expressões racial, territorial e de gênero, apesar de localizadas, ainda estão sendo compreendidas em suas especificidades. No intuito de ampliar a compreensão destas relações, apresentam-se, a seguir, os dados e suas respectivas análises que demonstram as especificidades da profissão para os motoristas negros no trabalho plataformizado.

A amostra analisada corresponde a 44,9% de pessoas autodeclaradas pardas, 19,5% de pessoas pretas e 34,8%, brancas. Esses dados coadunam com a pesquisa realizada pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (Cebap), em parceria com a Associação Brasileira de Mobilidade e Tecnologia (Amobitec), de 2023, que indica que cerca de 62% dos motoristas de aplicativo no Brasil se autodeclararam pretos ou pardos (negros) e 35%, brancos.

Esses dados sugerem que o trabalho mediado por plataformas tem absorvido de forma mais intensa segmentos historicamente mais vulnerabilizados no mercado de trabalho. Entretanto, a identidade negra no contexto urbano brasileiro não se constitui de forma abstrata, mas em estreita relação com territórios marcados pela segregação socioespacial (Santos, 2022), ou seja, as identidades são também territorializadas, de forma que sem essa dimensão, a compreensão dos dados se torna incompleta, sobretudo para o trabalho de motorista de aplicativo.

Figura 4 – Distribuição racial dos motoristas por grupo

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da Enquete Uber/RMBH (2022)

Os resultados da Enquete Uber/RMBH(2022) registram que os brancos estão mais concentrados na capital (35,8%) com 2,7 pontos superior à RMBH (33,1%). Já a Região Metropolitana apresenta uma proporção maior de negros, com 65,5% contra 63,8% em Belo Horizonte, resultando em uma diferença de 1,7 ponto porcentual.

A distância entre o local de moradia e o local de trabalho constitui uma questão histórica para a classe trabalhadora brasileira e representa, também, uma das dimensões espaço-temporais da discriminação racial (Silva, 2024). Em atividades de circulação e transporte, esse fator assume centralidade particular, uma vez que o território integra diretamente o processo de trabalho, contribuindo para sua intensificação e precarização.

Entre os impactos decorrentes dessa dinâmica destacam-se o prolongamento dos deslocamentos, o aumento dos custos cotidianos, a estigmatização territorial e a ampliação das situações de risco. Tais ônus são transferidos de maneira desproporcional aos motoristas, tornando-os mais vulneráveis a partir de marcadores raciais autodeclarados e de sua inserção territorial. Essas dinâmicas, articuladas ao racismo historicamente constituído e à segregação socioespacial, contribuem para a intensificação do trabalho evidenciada nos dados apresentados a seguir.

A análise dos dados revelou um cenário de profunda desigualdade na extensão das jornadas de trabalho dos motoristas em Belo Horizonte e região metropolitana (Quadro 1). Enquanto os motoristas brancos registram a menor carga horária diária (8,77 horas) e a menor frequência semanal (5,72

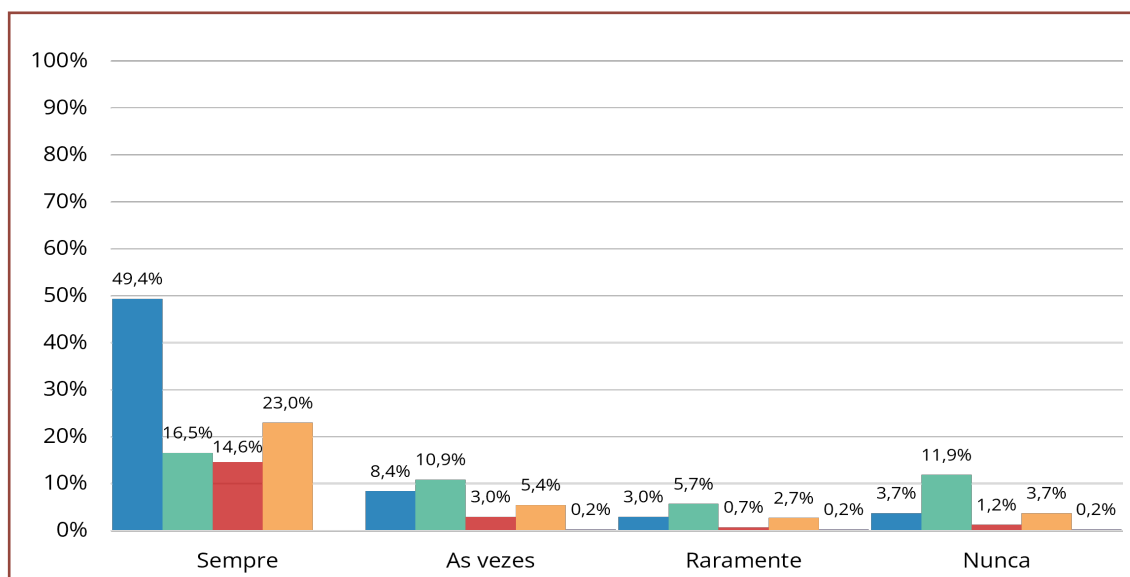
dias), os motoristas pretos e pardos enfrentam rotinas significativamente mais exaustivas. Os profissionais pretos, especificamente, têm maiores médias de dias e horas trabalhadas: 9,51 horas por dia e quase seis dias por semana (5,94). Quando se agrupam pretos e pardos na categoria de negros, a média de trabalho diário atinge 9,36 horas, o que representa cerca de 35 minutos a mais de trabalho por dia em comparação aos motoristas brancos.

Quadro 1 – Extensão de jornada de trabalho em horas e dias na semana, por raça

Raça/Cor	Dias por Semana (média)	Horas por Dia (média)
Negros (Pretos + Pardos)	5,91	9,36
Pretos	5,94	9,51
Pardos	5,88	9,2
Brancos	5,72	8,77

Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da Enquete Uber/RMBH (2022).

Figura 5 – Trabalho dos motoristas ao fim de semana, por frequência e grupo racial (percentual em relação ao total)



Fonte: Elaboração própria, com base nos dados da Enquete Uber/RMBH (2022).

Os dados evidenciam que o racismo estrutural molda a distribuição do cansaço e do tempo de vida nessa profissão. A necessidade de uma jornada estendida para o grupo negro sugere uma disparidade socioeconômica onde o descanso se torna um privilégio inacessível para a maioria desses trabalhadores. Essa sobrejornada vivida pelos motoristas negros não reflete apenas uma estatística de trabalho, mas a continuidade de uma lógica histórica que

exige maior desgaste físico e temporal da população negra para a subsistência, perpetuando um ciclo de desigualdade que vai além da geografia da capital ou da periferia. A distribuição do trabalho também expressa como um fator assimétrico entre os grupo (Figura 5).

A análise dos dados da pesquisa evidencia uma correlação crítica entre o perfil étnico-racial na distribuição do trabalho, representada pela supressão do descanso semanal no setor de transporte por aplicativo. Importante salientar que os percentuais indicados nos gráficos são dados em relação ao total de motoristas, o que significa o fato de 44,9% de motoristas autodeclaradas pardos, 19,5%, pretas e 23,0%, brancos, está implícito nos dados. Mesmo assim, a discrepância dos dados supera esses percentuais.

O indicador “Sempre” aos fins de semana revela uma disparidade estatística significativa: enquanto 23,0% dos motoristas brancos operam rotineiramente nestes dias, o índice atinge 49,4% para pardos e consolida-se em 64,0% para o grupo negro. Essa proporção, quase três vezes superior à dos motoristas brancos, denota uma jornada de trabalho estendida que converte o período de recuperação biológica e social em tempo estritamente produtivo para a subsistência.

Nas frequências intermediárias e mínimas, o padrão de preservação do tempo livre também é racializado: motoristas brancos apresentam maior taxa de preservação de lazer eventual (“Raramente”, 2,7%) e menor incidência de trabalho ocasional (“Às vezes”, 5,4%) em comparação ao grupo negro (11,4%). Conclui-se que a estrutura econômica das plataformas, sob a ótica do racismo estrutural condiciona o trabalhador negro uma mercantilização maior do seu tempo. A necessidade de ocupar janelas de alta demanda e riscos elevados expõe a fragilidade das salvaguardas financeiras deste grupo, transformando a autonomia proposta pelo modelo de negócios em uma vulnerabilidade que consome o tempo de vida além do trabalho.

A análise da distribuição do trabalho em relação aos turnos diários também revela que a população negra se dedica ao transporte por aplicativo em períodos de maior risco urbano. Enquanto a presença de motoristas brancos oscila moderadamente entre a manhã (27,2%) e a noite (46,1%), o contingente de motoristas negros apresenta um crescimento considerável ao longo do dia, saltando de 66,2% no período matutino para um ápice de 95,7% no turno que se estende até as 23h00.

Essa concentração extrema nos horários noturnos e na madrugada, nos quais o grupo negro representa 27,1% dos ativos contra apenas 7,1% dos

brancos, evidencia uma face aguda da precarização laboral. Assim, os trabalhadores pretos e pardos enfrentam jornadas de maior vulnerabilidade física e social, nas quais a necessidade de subsistência obriga o trabalho em faixas horárias nas quais o grupo branco tende a evitar, consolidando uma lógica onde o risco e o desgaste são distribuídos de forma desigual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A uberização do trabalho em Belo Horizonte e sua região metropolitana não é consequência apenas de uma inovação tecnológica, mas de uma sofisticação das formas históricas de exploração capitalista. A gestão algorítmica reconfigura a relação capital-trabalho ao transferir integralmente os riscos e custos da atividade para o motorista, enquanto extrai mais-valia por meio de jornadas extenuantes e do controle do ritmo laboral. Essa dinâmica estabelece uma precarização estrutural do tempo, confirmando que a flexibilidade prometida pela plataforma é, na realidade, uma subordinação às formas de gestão do trabalho promovida pelas plataformas, resultando em jornadas tendencialmente ininterruptas: cerca de 78,5% dos motoristas trabalham mais de oito horas diárias e um terço dos entrevistados sequer dispõem de um dia de descanso semanal, mas, sim, pausas realizadas apenas quando seus corpos atingem seus limites fisiológicos.

Este artigo evidenciou que a precarização do trabalho plataformizado não é homogênea, mas profundamente modulada pelo marcador racial (que é também territorial), que atua como eixo central da exploração. Os motoristas negros, compreendendo pretos e pardos, enfrentam as piores condições de trabalho. Eles trabalham, em média, 9,36 horas por dia contra 8,77 horas dos motoristas brancos, além de serem quase a totalidade de trabalhadores — 95,7% — nos turnos de maior risco e periculosidade como à noite e de madrugada. Esse cenário demonstra que o racismo estrutural direciona os corpos negros para as janelas temporais de maior desgaste, revelando que a autonomia proposta é uma falácia traduzida em um autogerenciamento subordinado. Por meio de bônus e tarifas dinâmicas, os algoritmos induzem comportamentos que convertem o tempo de vida e lazer em tempo estritamente produtivo, processo potencializado pela indissociabilidade entre tempo, espaço e tecnologia, onde a Uber opera aproveitando-se das desigualdades socioespaciais e da precariedade da infraestrutura urbana para ditar ritmos desiguais de exploração. ●

AGRADECIMENTOS

Este artigo deriva de pesquisas realizadas no Observatório das Plataformas Digitais, coordenado pelo Prof. Dr. Fábio Tozi. A pesquisa contou com financiamento do Ministério Público do Trabalho – 3ª Região (Convênio UFMG-MPT-PRT 3, ref. UFMG 078/19-00) e da Fundação de Amparo à Pesquisa do estado de Minas Gerais (proc. APQ-00992-21).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização do trabalho**: subsunção real da viração. Passa palavra, v. 19, n. 02, 2017. Disponível em: <https://passapalavra.info/2017/02/110685/>. Acesso em 30 abr. 2026.

ABÍLIO, Ludmila Costhek. **Uberização**: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. Psicoperspectivas, v. 18, n. 3, p. 41-51, 2019. Disponível em: <https://pesquisa.ie.unicamp.br/cesit/midia/uberizacao-do-empreendedorismo-para-o-autogerenciamento-subordinado/>. Acesso em 30 abr. 2026.

ABÍLIO, Ludmila Costhek (Ed.). **Uberização**: Informalização e o trabalhador just-in-time. Trabalho, Educação e Saúde, v. 19, p. e00314146, 2020.

ABÍLIO, Ludmila Costhek; AMORIM, Henrique; GROHMANN, Rafael. **Uberização e plataformização do trabalho no Brasil**: conceitos, processos e formas. Sociologias, v. 23, n. 57, p. 26-56, 2021. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/sociologias/article/view/116484>. Acesso em 30 abr. 2026.

ALVES, L. D. **A divisão racial do trabalho como um ordenamento do racismo estrutural**. Revista Katálysis, v. 25, n. 2, 2022. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-0259.2022.e84641>. Acesso em 30 abr. 2026.

ANTUNES, Ricardo. **O privilégio da servidão**: o novo proletariado de serviços na era digital. São Paulo: Boitempo Editorial, 2018.

ANTUNES, Ricardo. Uberização do trabalho e capitalismo de plataforma. **Análise Social**, v. 58, n. 3 (248), p. 512-532, 2023. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/27260448?seq=1>. Acesso em 29 abr. 2026.

BRAVERMAN, H. **Trabalho e capital monopolista**. A degradação do trabalho no século XX. 3ª edição. Rio de Janeiro: Editora Guanabara, 1974.

CALLIL, Victor; PICANÇO, Monise. **Mobilidade urbana e logística de entregas**: painel de acompanhamento dos motoristas e entregadores parceiros (2ª onda). 1. ed. São

Paulo: Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), 2025. Disponível em: https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2025/10/Amobitec_CEBRAP_2025.pdf. Acesso em: 24 abr. 2026.

CARDOSO, Ana Claudia Moreira. **Organização e intensificação do tempo de trabalho**. Sociedade e Estado, v. 28, n. 2, p. 351-374, 2013. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/se/a/4Gfs5qPqFWbFn7Q7h85zFsp/abstract/?lang=pt>. Acesso em 30 abr. 2026.

DAL ROSSO, Sadi. **A jornada de trabalho na sociedade**: o castigo de Prometeu. São Paulo: LTr, 1996.

DAL ROSSO, Sadi. **Jornadas excessivas de trabalho**. Revista Paranaense de Desenvolvimento-RPD, v. 34, n. 124, p. 73-91, 2013. Disponível em: <https://ipardes.emnuvens.com.br/revistaparanaense/article/view/581>. Acesso em 30 abr. 2026.

DAL ROSSO, Sadi; CARDOSO, Ana Cláudia Moreira. **Intensidade do trabalho**: questões conceituais e metodológicas. Sociedade e Estado, v. 30, n. 3, p. 631-650, 2015.

DE STEFANO, Valerio. **The Rise of the “Just-in-Time Workforce”**: On-Demand Work, Crowdsourcing, and Labor Protection in the “Gig Economy”. *Comparative labor law journal*, v. 37, p. 471-504, 2016. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2682602. Acesso em 30 abr. 2026.

SANTOS, Renato Emerson dos. **Expressões espaciais das relações raciais**: algumas notas. Boletim Campineiro de Geografia, v. 12, n. 1, p. 11-28, 2022.

IBGE. **Em 2022, rendimento-hora dos trabalhadores brancos (R\$ 20,0) era 61,4% maior que o dos pretos ou pardos (R\$ 12,4)**. Instituto Brasileiro de Geografia E Estatística, Agência de Notícias, 6 dez. 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/38543-em-2022-rendimento-hora-dos-trabalhadores-brancos-r-20-0-era-61-4-maior-que-o-dos-pretos-ou-pardos-r-12-4>. Acesso em: 24 abr. 2026.

MARTINS, Tereza Cristina Santos. **Determinações do racismo no mercado de trabalho**: implicações na “questão social” brasileira. *Temporalis*, v. 14, n. 28, p. 113-132, 2014. Disponível em: <https://www.poderesocial.com.br/wp-content/uploads/2018/11/7077-21389-1-PB.pdf>. Acesso em 30 abr. 2026.

MARX, Karl. **O capital**: crítica da economia política: livro I: o processo de produção do capital. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2014 [1867]. Disponível em: <https://www.gepec.ufscar.br/publicacoes/livros-e-colecoes/marx-e-engels/o-capital-livro-1.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2026.

OBSERVATÓRIO DO ESTADO SOCIAL BRASILEIRO. **Pesquisa sobre o fim da escala 6x1**. Rio de Janeiro: Sindicato dos Comerciários do Rio de Janeiro (SECRJ), [s.d.]. Disponível em: <https://secrj.org.br/pesquisa-fim-da-escala-6x1/>. Acesso em: 24 abr. 2026.

OIT. **Convenção nº 1**. Organização Internacional do Trabalho, 28 de novembro de 1919. Disponível em: <https://files.diariodarepublica.pt/1s/1928/09/20700/18401846.pdf>. Acesso em 30 abr. 2026.

ONU. **Nearly a quarter of world's workforce clocking 'excessive' hours – UN report**. Organização das Nações Unidas, site, 07 de junho de 2007. Disponível em: <https://news.un.org/en/story/2007/06/221452>. acesso em 30 abr. 2026.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. 6. reimpr. São Paulo: Edusp, 2011 [1996].

SILVA, R. B. da. **Segregação espaço-temporal**: tempo de deslocamento que une e separa classes e raças. Cadernos Metrópole, v. 26, n. 60, p. 561–587, 2024. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cm/a/PHNg4kJRngPP68N6gxtpsKz/?format=html&lang=pt>. Acesso em 30 abr. 2026.

SILVA, Sandro Pereira. **Percepção dos trabalhadores sobre intensidade e exigências no ambiente de trabalho**. 2012. Disponível em <https://repositorio.ipea.gov.br/server/api/core/bitstreams/85e53810-7b41-429f-aaf8-d5add2e277eb/content>. Acesso em: 25 abr. 2026.

SILVEIRA, G. F. et al. O trabalho desigual: gênero e raça no mercado de trabalho. In: COSTA, B. L. D.; SILVA, M. A. F. (org.). **Desigualdade para inconformados**: dimensões e enfrentamentos das desigualdades no Brasil. Porto Alegre: Editora da UFRGS/CEGOV, 2020. E-book. p. 45-55. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/213590>. Acesso em 30 abr. 2026.

TOZI, Fabio. **Da nuvem ao território nacional**: uma periodização das empresas de transporte por aplicativo no Brasil. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), São Paulo, Brasil, v. 24, n. 3, p. 487–507, 2021. Disponível em: <https://revistas.usp.br/geousp/article/view/168573>. Acesso em: 23 abr. 2026.

TOZI, Fábio.; GIANASI, Lussandra M. **Dirigindo para a Uber**: resultados de pesquisa com base em entrevistas com 400 motoristas. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, IGC, 2023. Disponível em: <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.36306.73927>. Acesso em 30 abr. 2026.

TOZI, Fábio. **Plataformas digitais de transporte e uso algorítmico do território brasileiro**. ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA, v. 14, p. 1-14, 2021.

EDITORES DO ARTIGO

Roberto Moraes Pessanha

Instituto Federal Fluminense

Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brasil

robertomoraespessanha@gmail.com

Fábio Tozi

Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte, Minas Gerais, Brasil

fabio.tozi@gmail.com

Beatriz Rufino

Universidade de São Paulo

São Paulo, São Paulo, Brasil

beatrizrufino@usp.br

Artigo recebido em: 30/04/2026

Artigo aprovado em: 13/07/2026

Artigo publicado em: 23/07/2026